GICAN

Rapport d'activités

2019 - 2020

24
22
20
18
16

L'édito

d'Hervé GUILLOU, Président du GICAN

L'année écoulée a été riche, et les réussites nombreuses pour l'ensemble de l'industrie navale française. Je pense, entre autres, aux livraisons pour la DGA et la Marine nationale, mais aussi aux succès à l'international portés par l'équipe France. La présence de cinquante sociétés françaises sur le salon Pacific et l'implantation réussie du salon EUROMARITIME à Marseille, qui en fait désormais le salon de référence pour les activités maritimes civiles en Europe, en sont deux illustrations.

Cette année sera pourtant la fin d'une période, la conjoncture positive étant coupée dans son élan par la crise du coronavirus qui aura contraint nombre de nos entreprises à arrêter leurs activités. Durant ces mois, le GICAN s'est mobilisé à vos côtés, dans la mise en œuvre des mesures exceptionnelles négociées par le Gouvernement, l'UIMM et les partenaires sociaux ainsi que dans le relais de nos préoccupations et de nos besoins auprès des pouvoirs publics. La solidarité s'est organisée, le Délégué Général a largement diffusé l'information quotidiennement, et les activités ont pu reprendre dans l'application des consignes sanitaires, afin de préserver la vie économique du pays et d'assurer la continuité des activités stratégiques.

> *« L'année écoulée fut riche, et les réussites nombreuses pour l'ensemble de l'industrie navale française »*

Aujourd'hui la crise sanitaire est, nous l'espérons tous, derrière nous, à condition de ne pas baisser la garde et de définir ensemble les conditions de la reprise pour notre industrie. Réélu en juin 2019 à la présidence du GICAN, je m'y suis pleinement consacré avec le soutien permanent de toute l'équipe du GICAN et de nombreux chefs d'entreprises adhérentes dont la solidarité a été exemplaire. Ma priorité est de préparer la relance et de pérenniser la vitalité acquise ces dernières années, en lien avec les pouvoirs publics. En effet, nos concurrents internationaux ne nous attendront pas et les réponses que nous devrons apporter seront multiples et surtout collectives.

L'Europe sera clairement l'échelle à laquelle de plus en plus de projets doivent être pensés. L'action nouvelle au sein de SEA Europe est un levier pour le développement de l'industrie navale française : Fonds Européen de Défense, EDIDP, Horizon Europe, consolidation européenne, plan de relance européen, etc. Les enjeux ne manquent pas et doivent être appréhendés au mieux par tous afin que notre industrie continue à peser sur le théâtre mondial. Le GICAN vous accompagne dans ce sens et la prochaine édition d'EURONAVAL, du 20 au 23 octobre 2020, devra résolument en être la démonstration.

Nous avons de très nombreux atouts : notre Filière des Industriels de la Mer est riche de nos succès collectifs, qu'ils soient technologiques, humains ou commerciaux. Ainsi, l'action se poursuit en faveur du développement à l'international, du soutien à la R&D, mais aussi de la transformation numérique des entreprises, et du développement des compétences. Ces travaux sont fondamentaux ! Ils posent les bases d'une nouvelle donne vertueuse pour l'ensemble de nos entreprises. Le CORIMER, qui lance déjà son troisième appel à projets innovants, est salué par les acteurs publics et privés et les processus de décision seront accélérés. Le maintien de ce dispositif, et l'engagement répété de l'État – en premier lieu du Président de la République lors des Assises de l'Économie de la Mer de décembre 2019, tout comme la recréation récente d'un ministère de la Mer – nous confortent dans ce choix, qui doit se concrétiser par le lancement de projets concrets avec le plan de relance. À nous de proposer des sujets attractifs et innovants.

Un nouveau chapitre est à écrire. Il se nourrira de la solidarité renforcée par les mois de crise qu'a connus notre industrie, entre les grands groupes, les PME et les ETI, entre les donneurs d'ordres et les fournisseurs, entre les différentes composantes de la filière également. Pour l'organiser, le GICAN et son Conseil d'Administration se tiennent plus que jamais à vos côtés.

Sommaire

L'ÉDITO
D'HERVÉ GUILLOU,
PRÉSIDENT
DU GICAN

03 Page 24

PROMOUVOIR
L'INDUSTRIE NAVALE
FRANÇAISE

Le GICAN, au cœur des enjeux maritimes français

Renforcer la place du naval au sein de l'industrie de défense et de sécurité française et européenne

L'Europe, primordiale pour l'avenir de l'industrie navale française

Le soutien au développement industriel entre stratégie territoriale et actions nationales

04 Page 38

DÉVELOPPER
LES MARCHÉS
À L'EXPORT

Accompagner l'internationalisation de l'industrie navale française

EURONAVAL 2020

EUROMARITIME 2020

Pavillons France à l'international

01 Page 06

PRÉSENTATION DU GICAN

Entretien avec François LAMBERT, ancien Délégué Général

Organisation

Missions

Chiffres

02 Page 18

LES TEMPS FORTS DE L'ANNÉE 2019

COVID-19

L'industrie navale française au défi de la résilience

La relance économique, au cœur des enjeux de la Filière des Industriels de la Mer

05 Page 48

STRUCTURER L'INNOVATION DU SECTEUR

Innover durablement pour conserver l'avance de l'industrie navale française

Des technologies pour concevoir le navire vert

Construire et protéger le navire du futur

SEAstart, l'accélérateur de startups du GICAN

06 Page 56

SOUTENIR LES ENJEUX D'EMPLOI

Emplois, formations, compétences : dépasser les difficultés pour en faire un levier de la croissance de l'industrie navale

Le Navire des Métiers un tour de France des métiers du naval et du maritime

Les rendez-vous de l'orientation

Les métiers en tension pour le secteur naval

01

Présentation du GICAN

Entretien

Organisation

Missions

Chiffres

Entretien

avec François LAMBERT,
Ancien Délégué Général du GICAN

Quel bilan tirer de l'année 2019-2020 ?

J'aurais aimé dire que le secteur naval continue sur sa tendance, que sa croissance est durable, tant en termes d'emplois qu'en ce qui concerne son chiffre d'affaires, avec de nombreux contrats, dans les domaines de la défense et du civil. Mais le bilan est nécessairement marqué, avant tout, par la crise sanitaire que le monde vient de connaître. L'industrie navale française a prouvé, dans cette crise, sa résilience. Elle ne sort évidemment pas indemne de ces quelques mois. De nombreuses entreprises ont dû stopper leurs activités, tant dans la production que dans leurs démarches commerciales. Les conséquences ne pourront certainement être mesurées que dans plusieurs années, le corollaire de la résilience étant la cyclicité longue de l'activité navale. Ce fut, en cela, une véritable fierté de contribuer, à la modeste échelle du GICAN, à la permanence d'une activité économique et stratégique. Il faut faire de la crise une opportunité et mobiliser collectivement les pouvoirs publics au profit des projets du GICAN et de la Filière des Industriels de la Mer pour faire aboutir la relance.
Les quelques regrets de l'année passée, au-delà de la crise, ressortent sur le soutien à la R&D pour les industriels de la mer, qui a été trop rare, malgré le lourd travail entrepris par le CORIMER, mais le GICAN et la filière vont corriger le tir en lien avec les acteurs étatiques. La plateforme numérique et digitale a également été compliquée à élaborer et il reste encore beaucoup de travail. Il faut de la cohérence au niveau des actions de la filière, et consolider les coopérations entre toutes ses composantes, le naval, le nautisme, l'offshore gazier et pétrolier et les énergies marines renouvelables. Je pense que la crise sanitaire a permis de mettre au jour de nouvelles solidarités, mais aussi de nouvelles méthodes d'accompagnement et de soutien pour nos adhérents, sur lesquelles nous devons capitaliser pour réussir ce rebond.

Que viennent chercher aujourd'hui les entreprises françaises de l'industrie navale en adhérant au GICAN ?

Le GICAN a pour principales missions de promouvoir les intérêts de l'industrie navale française, d'aider au développement des marchés, civils et militaires des adhérents du GICAN au niveau national et international, de soutenir les entreprises dans leur politique de recrutement, de structurer l'innovation à l'échelle de la filière et de l'industrie, et finalement d'informer les adhérents sur les évolutions du secteur. Les entreprises viennent donc chercher avant tout un accompagnement mais aussi une réactivité certaine par rapport à leurs besoins, comme nous avons pu le faire durant la crise sanitaire en basculant très rapidement vers un relais d'informations essentielles et un soutien personnalisé pour des entreprises devant faire face à une situation inédite. Nos adhérents trouvent au GICAN, au-delà d'un syndicat professionnel et d'une vitrine de l'industrie navale, de nouveaux services. C'est évidemment du fond, avec le travail mené au sein des Comités, du networking – la mise en place récente des conférences dînatoires du GICAN a été très appréciée -, plus généralement de l'information, qu'elle soit européenne dans ce qui ressort du travail de notre VIE à Bruxelles, ou encore des informations de première main en préparation des salons. De nouveaux programmes comme l'incubateur de start-ups SEAstart, ou des perspectives d'implantation à l'international, permises par la cartographie réalisée par les VIE d'Adélaïde et Singapour, constituent aujourd'hui des éléments différenciants. Les entreprises viennent trouver à la fois ce qui est connu, l'ADN du GICAN, et ce qu'on essaye de faire évoluer à leur profit, en lien avec eux, sur de nouveaux services pour coller à la réalité industrielle navale. Et la défense du secteur présuppose d'être représentatif. Cela ne s'invente pas, il faut le questionner au quotidien pour être au plus près de l'intérêt général.

Quels sont les grands défis du GICAN ?

La mère des batailles reste l'emploi et c'est d'ailleurs l'un des principaux axes des plans de relance, pour peu que l'on souhaite faire progresser encore la filière dans sa capacité de résilience. Nous devons être capables de travailler sur les questions de l'emploi pour renforcer la prévisibilité, en développant la capacité " Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC)" à l'échelle de la filière. C'est ce qui nous permettra de donner de la visibilité aux entreprises, mais aussi aux acteurs de formations. Ainsi la dynamique du secteur n'en sera que plus crédible.
Le deuxième grand défi, c'est la R&D. Il faut préparer l'avenir autour de nouvelles priorités : c'est bien le renouvellement de l'offre qui nous permettra de garder notre avance technologique et donc nos parts de marché, au sortir de cette crise. J'inclus les ambitions en matière de digital, mais aussi la transition énergétique. Le projet très ambitieux du navire zéro émission des Chantiers de l'Atlantique doit pouvoir dynamiser l'ensemble du secteur en France, et même plus loin, en Europe, autour du partenariat Waterborne Zero Emission Transport. Il n'est pas le seul, mais il est un marqueur pour une ambition industrielle rassemblée. Voir que des propulsions comme le vélique étaient considérées comme du folklore il y a dix ans, comme des tentatives individuelles il y a cinq ans, et qu'aujourd'hui on passe en phasage industriel, cela illustre, au-delà du caractère émouvant, que le changement est possible, souhaitable et souhaité par les entreprises.
Le dernier défi, c'est bien entendu de poursuivre la croissance à l'export, en développant l'internationalisation des entreprises, au-delà des grands contrats obtenus. Les bénéfices d'exportations de défense sont aujourd'hui très clairs. Il faut pouvoir continuer de travailler sur cette croissance structurelle et faire de la relance une opportunité en accompagnant les entreprises dans leurs projets qui font gagner la France et rattraper peu à peu une période qui, sans être blanche, est nécessairement plus grise. Cela passera aussi par la plus grande utilisation des fonds européens de défense, mais des soutiens civils également ; la dualité de cette industrie doit être assumée jusque dans les ambitions européennes.
Avec un peu d'émotion, je laisse la barre du GICAN pour rejoindre le ministère de la Mer, en gestation depuis si longtemps. J'ai passé trois années au GICAN à servir les adhérents et à animer une équipe qui œuvre dans l'intérêt général du secteur naval, une industrie magnifique, pleine de ressources trop peu connues.

Le Conseil d'Administration

Les orientations et les axes de travail sont décidés par le Conseil d'Administration, représentant des adhérents du GICAN et de l'industrie navale française.
Il regroupe des dirigeants, des entreprises de l'industrie maritime, des partenaires du GICAN et des sociétés qui concourent au développement des entreprises maritimes.
Le Bureau assiste le Président dans la mise en œuvre des décisions du Conseil d'Administration.

Hervé GUILLOU,
Président du GICAN

IDENTITÉ	SOCIÉTÉ	FONCTION
Monsieur Hervé GUILLOU *	NAVAL GROUP	Président
Monsieur Louis LE PIVAIN *	RAIDCO MARINE	Vice-président
Vice-Amiral (2s) René-Jean CRIGNOLA *	DCI NAVFCO	Secrétaire Général
Monsieur Guénaël GUILLERME *	ECA GROUP	Trésorier
Monsieur Florent BATTISTELLA	COUACH	Administrateur
Monsieur Guy de BEAUCORPS	MBDA	Administrateur
Monsieur Patrick BOISSIER	Personnalité	Administrateur
Monsieur Hugues du PLESSIS d'ARGENTRÉ	Représentant des salariés SOGENA	Administrateur
Monsieur Vincent FAUJOUR	PIRIOU	Administrateur
Monsieur Philippe GARELLI	JEUMONT ELECTRIC	Administrateur
Monsieur Frédéric GUÉNA	BRETAGNE PÔLE NAVAL	Administrateur
Monsieur Jacques HARDELAY	Chantier Naval de Marseille	Administrateur
Monsieur Frédéric JOUSSE	Bessé	Administrateur
Monsieur Geoffroy de LABROUHE	SCHNEIDER Electric	Administrateur
Contre-Amiral (2s) Alexis LATTY	AIRBUS DEFENCE & SPACE	Administrateur
Monsieur Alexis MOREL	THALES (THALES UNDERWATER SYSTEMS)	Administrateur
Monsieur Fabien NAPOLITANO	IXBLUE	Administrateur
Monsieur Yves PELPEL	Chantiers de l'Atlantique	Administrateur

* Membres du bureau

Composition du Conseil d'Administration au 4 février 2020

L'équipe du GICAN

Sous la direction du Délégué Général, les travaux du GICAN sont coordonnés et animés par une équipe de permanents.

jusqu'à juillet 2020

Délégué Général

François LAMBERT

Délégué à la Défense et à la Sécurité

Jean-Marie DUMON

Déléguée aux Relations adhérents et à la Stratégie territoriale

Marie-Christine MÉCHET

Les permanents animent les Comités, placés sous la Présidence d'un représentant d'une entreprise, et les Clubs du GICAN, qui réunissent les adhérents autour de thématiques transverses, fédérant les grands groupes, PME et ETI.

Les Comités du GICAN

Comité Défense

Présidé par Eric CHAPLET, Naval Group

Comité PME/ETI

Présidé par Yannick VERGEZ, Groupe FIVA

Comité Sécurité, Sûreté, Environnement Maritime (SSEM)

Présidé par Olivier LACROUTS, Diades Marine

Comité Réparation Navale/Maintien en Condition Opérationnelle (MCO)

Présidé par Jacques HARDELAY, Chantier Naval de Marseille

Comité Technique

Présidé par Jean-Charles NAHON

Comité Equipementiers

Délégué à l'Internationalisation des entreprises et à l'Export

Arnaud MARTINS DA TORRE

Délégué à la Communication et aux Relations publiques

Jacques ORJUBIN

Chargée de Relation adhérents - Secrétariat

Valérie DELACOUR

Délégué à la R&D, à l'Innovation et au Numérique

Timothée MOULINIER

Conseiller Technique et Économique

Boris FEDOROVSKY

Volontaires Internationaux

à Singapour,
Bruxelles (Belgique)
et Adélaïde (Australie)

Les Clubs du GICAN

Club de l'International

Club des RH

Club Communication

L'équipe de la SOGENA

Directeur Général
Hugues du PLESSIS d'ARGENTRÉ

Directrice Déléguée
Bérengère CORBEL

Directrice Marketing & Commerciale
Sabrina JONAS

Responsable Commerciale
Julie BOOZER

Attaché Commercial
Louis DURRIEU

Administration des ventes - Secrétariat
Vanessa PALTZ

Responsable Relations Institutionnelles
Hervé CROCE

Responsable Communication
Anne-Charlotte MICCA

DRH - Responsable Administratif et Financier
Eric FORCINAL

Missions

DÉVELOPPER

les marchés, civils et militaires, des adhérents
au niveau national et international

SOUTENIR

les entreprises dans leur
politique de recrutement

STRUCTURER

l'innovation à l'échelle de la filière
et de l'industrie

INFORMER

sur **les évolutions** du secteur

PROMOUVOIR

les intérêts de l'industrie
navale française

Chiffres clés

Chiffre d'affaires annuel

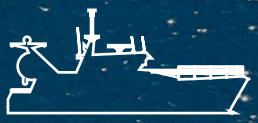
11,4 Mds d'€ en 2018 - Part export : **44%**

CIVIL

5,4 Mds d'€ de Chiffre d'affaires

Construction de navires de commerce, de servitude, de pêche, mégayachts

1,65 Md d'€ de CA

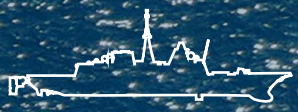


Réparation de navires de commerce, de servitude, de pêche, mégayachts

0,3 Md d'€ de CA

DÉFENSE

6 Mds d'€ de Chiffre d'affaires



Construction de navires de défense

2,4 Mds d'€ de CA

Maintien en condition opérationnelle - refontes défense

1,05 Md d'€ de CA

Produits / Services / Équipementiers

6 Mds d'€ de CA

47 200
emplois directs

dont

28 600

Produits / services / équipements maritimes, ou spécifiques défense.

22 600
emplois directs activités navales civiles

dont **4 100**
Constructions de navires de commerce, de servitude, de pêche, mégayachts.

dont **1 400**
Réparations de navires de commerce, de servitude, de pêche, mégayachts.

24 600
emplois directs activités navales défense

dont **8 000**
Constructions de navires de défense.

dont **5 100**
Maintien en condition opérationnelle.

Chiffres par types d'acteurs de l'industrie navale française

Chantiers
et maîtres d'oeuvre,
construction/MCO,
entretien

21 257 Effectifs
5,786 Mds d'€ CA

Fournisseurs de produits et équipements navals

9 670 Effectifs
2,612 Mds d'€ CA

Fournisseurs de produits spécifiques défense-naval

5 171 Effectifs
1,377 Md d'€ CA

Source : GICAN 2018

Co-traitants-réalisation (installateurs, agenceurs, sous-traitance générale, applicateurs...)

5 030 Effectifs
0,784 Md d'€ CA

Sociétés de classification, labos, R&D, conseil, fournisseurs de moyens de conception et production

4 777 Effectifs
0,697 Md d'€ CA

Bureaux d'études conception/architecture navale

248 Effectifs
0,036 Md d'€ CA

Ingénieries pour la réalisation

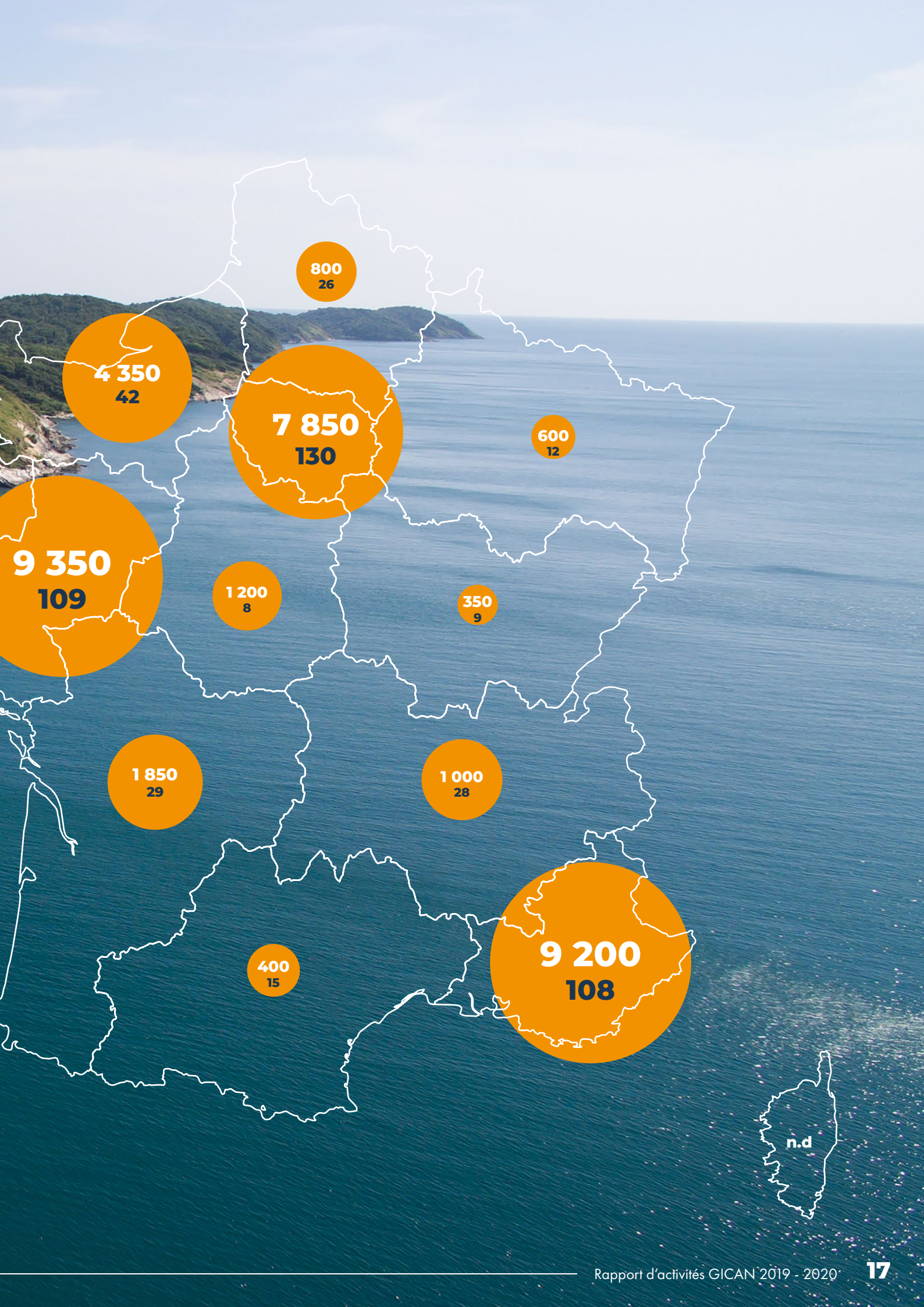
871 Effectifs
0,074 Md d'€ CA

L'essentiel des effectifs du naval français est sur la façade atlantique, le littoral méditerranéen et en Île-de-France

Évaluation du nombre des effectifs maritimes par région

Évaluation du nombre de sociétés du naval par région

Source : GICAN 2018


800
26
4 350
42
7 850
130
600
12
9 350
109
1 200
8
350
9
1 850
29
1 000
28
400
15
9 200
108
n.d

02

Les temps forts

2019

7 Juin

Assemblée Générale du GICAN

Le GICAN a tenu son Assemblée Générale, réunissant à la Maison de l'Amérique Latine plus de 150 participants. Hervé GUILLOU, a été réélu Président du GICAN à l'unanimité, comme l'ensemble du Conseil d'Administration.

29 Juin – 10 Juillet

La Mer XXL

Le GICAN était présent avec le Campus des Industries Navales, EVOLEN, Chantiers de l'Atlantique, Naval Group et l'UIMM autour du Navire des Métiers, à la Mer XXL organisée à Nantes par le Groupe Ouest-France et Le Marin.

3 Octobre

Lancement de SEAstart, l'accélérateur de startups du GICAN

SEAstart, dédié à l'accompagnement des entreprises innovantes du naval et du maritime, a séléctionné douze startups qui sont accompagnées durant 18 mois afin de développer leurs marchés navals et maritimes.

8 - 10 Octobre

26 industriels sur le Pavillon France du Salon Pacific à Sydney

La participation de l'industrie navale française réunie sur le Pavillon France, lors de la dernière édition du salon Pacific, était à la hauteur du partenariat stratégique et commercial entre la France et l'Australie. Au total, plus de 50 entreprises françaises participaient à ce rendez-vous.

16 Octobre

Signature de la convention avec le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) et le Cluster Maritime Français

Cette convention de partenariat, relative à l'apport des solutions spatiales pour l'autonomisation des navires, a été signée à l'occasion de la journée « Mer et Espace », coorganisée par le Cluster Maritime Français et le CNES, au siège de CLS Group (Collecte Localisation Satellites).

8 Novembre

Séminaire retour d'expérience

en présence du Vice-Amiral d'Escadre Jean-Philippe ROLLAND, Commandant de la Force d'Action Navale

Organisé par le GICAN et la Marine nationale, plus de quarante décideurs de l'industrie navale française étaient réunis pour ce retour d'expérience de haut niveau.

15 novembre

Conseil d'Administration du GICAN délocalisé à Gujan-Mestras (Gironde)

29 Novembre

Inauguration du « bâtiment Totem » du Campus des Industries Navales

En présence de Jean-Michel BLANQUER, ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse.

3 - 4 Décembre

Assises de l'Économie de la Mer à Montpellier

Hervé GUILLOU interroge le Président de la République sur la R&D maritime dans le cadre de la Filière des Industriels de la Mer, et sur le financement des PME.

2020

4 - 6 Janvier

EUROMARITIME à Marseille

Cette première édition du salon EUROMARITIME à Marseille a été une réussite pour le GICAN et ses quatre adhérents présents sur son stand.

17 - 18 Janvier

Participation à la Fabrique Défense aux côtés de la Marine nationale

La Fabrique Défense a permis de nombreuses rencontres avec des jeunes intéressés par les métiers des industriels navals français, visites des autorités publiques et réflexions sur l'Europe de la défense.

27 Janvier

Première conférence dînatoire du GICAN

La première conférence dînatoire du GICAN, consacrée au financement des entreprises et au développement de la filière à l'international, a rassemblé une centaine de personnes.

4 Février

Conseil d'Administration délocalisé à EUROMARITIME à Marseille (Bouches-du-Rhône)

13 Février

Signature d'un accord de partenariat avec notre homologue grec, le SEKPY

Cet accord de partenariat vise à développer les coopérations entre les industriels navals des deux pays.

COVID-19

L'industrie navale française au défi de la résilience

Comme l'ensemble de l'économie française, l'industrie navale a été fortement touchée par la crise du Covid-19 et des mesures sanitaires lourdes ont été nécessaires. Après un temps d'adaptation consécutif à cette situation exceptionnelle, l'industrie navale française a démontré toute sa résilience dans cette crise, en continuant à assurer ses missions pour ses clients français et internationaux, mobilisés à un haut degré d'intensité.

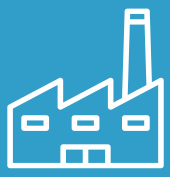
Les décisions gouvernementales sur le confinement ont imposé, pour de nombreuses entreprises françaises, un coup d'arrêt pour l'activité économique. Le constat a été le même pour l'industrie navale française qui, au plus bas de la crise, a travaillé à 25% de son activité normale.
Si certaines opérations critiques n'ont jamais été arrêtées – le début des essais en mer du Suffren, tout comme la continuation de l'activité sur l'Île-Longue le démontrent – certaines entreprises ont dû stopper leurs activités du jour au lendemain. Ainsi, la mise en œuvre facilitée du chômage partiel, tout comme l'octroi de prêts garantis par l'État, ont bien souvent été salvateurs, notamment pour les 80% de PME qui composent le tissu industriel naval.

Accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des mesures d'urgence et la préparation de la reprise

Le GICAN, dans cette période de mise en place et d'ajustements, a relayé quotidiennement à ses adhérents l'ensemble des informations pertinentes – dans la relative profusion d'annonces gouvernementales du moment - et a permis de faire remonter aux services de l'État certains blocages. Le GICAN, en cette période critique, a tenu à faire jouer la solidarité de filière et a ouvert l'ensemble de ses ressources à tous les acteurs de la filière, qu'ils soient adhérents ou non du GICAN.

Afin de préparer au mieux une reprise dont les contours se dessinaient progressivement jusqu'au 11 mai, le GICAN a relayé et décliné les guides de bonnes pratiques établis par les organisations représentatives, dont l'UIMM, et le Gouvernement, en les adaptant aux contraintes de l'industrie navale française. Afin de protéger au mieux les salariés des entreprises, le GICAN a également coordonné, à l'échelle des Industriels de la Mer, la commande de masques et de gels. Une task force, rassemblant les Directeurs Généraux et Présidents des principaux donneurs d'ordres de l'industrie navale française, a été réunie de manière hebdomadaire par le GICAN afin de coordonner les réponses apportées et d'évaluer les besoins des entreprises du secteur.

Malgré les mesures prises par le Gouvernement et le soutien du GICAN, la crise aura fragilisé de nombreuses entreprises. L'allongement des délais, la difficulté à reprendre une activité en mode dégradé, l'annulation ou le report de commande, l'impossibilité de la prospection à l'international, pèseront durablement sur la situation financière de certains membres de la filière. Le GICAN a accompagné la DGA et Bercy dans l'identification des fragilités et la détermination des réponses à apporter, notamment pour les PME. Un référent pour la filière, Frédéric MASSA, Directeur Achats de Naval Group, a été nommé dès les premiers jours pour coordonner cette mission. Sur l'impulsion de la task force du GICAN, différents donneurs d'ordres se sont ainsi engagés à réduire leurs délais de paiement afin de soutenir au mieux leurs fournisseurs et sous-traitants, indispensables pour mener les programmes.



25% de l'activité
de l'industrie navale française a été maintenue, au plus bas de la crise, permettant ainsi d'assurer la continuité des missions des Forces armées.

Retour de l'activité à **75% au 11 mai**

Entre 20 et 30%
L'estimation de la baisse de chiffre d'affaires pour l'année 2020

Une relance à construire collectivement

Après la reprise, dont la montée en puissance s'est faite progressivement dans les entreprises et les territoires, la relance de l'industrie navale française est le chantier prioritaire de la fin de l'année 2020. Cette relance ne part pas d'une page blanche, notre industrie ayant su réaffirmer son rôle de premier plan sur le marché mondial ces dernières années, en parallèle de ses réussites technologiques au profit des clients nationaux, Marine nationale en tête. Forte de ses composantes défense, civile et plus globalement maritime, l'industrie navale française entend développer avec l'État et ses partenaires privés, un plan de relance ambitieux soutenu par la commande publique, fortement aiguillé vers le financement de la R&D et l'international, tel que prévu dans les premières orientations remontées par la Filière des Industriels de la Mer à la demande du Conseil National de l'Industrie en mai.

La dualité des activités des entreprises de l'industrie navale française amène également à réaliser ce travail au sein du Conseil National de l'Industrie, pour lequel la Direction Générale des Entreprises du ministère de l'Économie et des Finances est chargée de coordonner la relance. L'offre française à l'export exigera également un soutien constant des acteurs étatiques, afin de rattraper plusieurs mois de mise en suspens des prospects. Dans le prolongement du Contrat Stratégique de Filière, un soutien renforcé à la R&D maritime dans le cadre du CORIMER est ainsi demandé afin de continuer à peser et à renouveler l'offre face à des concurrents internationaux qui ont connus une reprise plus rapide que la nôtre.

Face à la baisse de l'activité civile, qui a frappé de nombreuses entreprises, la relance du secteur défense est un moyen primordial d'équilibrer les carnets de commandes pour les prochaines années. La commande publique reste toujours le meilleur moyen de relancer l'économie, et de nombreuses commandes déjà prévues peuvent être accélérées, voire amplifiées, dans le cadre de la Loi de Programmation Militaire : accélération des commandes de FDI, dronisation des navires, navires pour l'action de l'État en mer (hydrographie, surveillance maritime, douanes, gendarmerie maritime), peuvent être les fondements d'une relance globale de l'industrie navale française. Le travail d'identification et de priorisation a été réalisé en lien avec la DGA, pour arbitrage lors des prochaines discussions budgétaires.

Interview de Philippe DARMAYAN,

Président de l'UIMM

Comment l'UIMM s'est-elle mobilisée pour accompagner au mieux les branches durant la crise ?

Face à la crise du Covid-19, les industriels se sont rapidement organisés pour relancer leur production dans des conditions sanitaires exemplaires pour leurs salariés. L'UIMM a tout mis en œuvre pour accompagner ce mouvement. Un guide pratique détaillant les mesures sanitaires à prendre, réactualisé à quatre reprises, a été mis à disposition des entreprises. Pour pallier leurs difficultés d'approvisionnement en masques, nous avons lancé une vaste opération d'achat en Chine : 8 millions de masques ont ainsi été distribués. Pour faciliter le retour au travail, nous avons conclu le 20 mars une déclaration commune avec trois organisations syndicales sur les conditions du maintien ou de la reprise d'activité. Un accord a suivi le 3 avril sur les modalités d'organisation du travail et des congés pour faire face à l'épidémie. Enfin, un manifeste a été signé le 18 mai avec les mêmes organisations syndicales appelant l'État à prendre des mesures d'urgence et détaillées pour sauver l'emploi et les compétences industrielles. La plupart des mesures proposées sont aujourd'hui reprises dans un projet de loi portant diverses dispositions urgentes pour faire face aux conséquences de l'épidémie.

Quelles opportunités ressortiront pour l'industrie de cette crise ?

Notre conviction est qu'il faut profiter de cette relance pour préparer et construire le monde et l'industrie, de demain. La crise du Covid-19 a mis en évidence la nécessité pour la France d'avoir une base industrielle solide lui permettant de garantir sa souveraineté dans des domaines stratégiques, à l'instar de la santé. La relance doit être l'occasion de passer des mots aux actes en créant les conditions des relocalisations indispensables à notre économie, en accélérant la transition vers une industrie décarbonée, et en réussissant enfin notre transformation numérique, essentielle à notre compétitivité. Cette industrie de demain, nous y travaillons dès maintenant avec les industriels de notre réseau, avec France Industrie et avec les partenaires sociaux de la métallurgie.

Entre la France et l'Europe, une relance en ordre de bataille

Alors que la crise a mis au jour, de manière évidente, certaines fragilités dans l'indépendance industrielle française, le GICAN tient à faire valoir le caractère national de l'industrie navale française et les retombées en termes économiques et d'emplois d'un plan d'investissement massif dans le secteur. 80% des emplois de notre industrie sont situés sur le territoire national et restent bien souvent délocalisables. A ce titre, l'industrie de défense, dont l'industrie navale fait pleinement partie, constitue un socle pour la relocalisation des activités et la relance industrielle française. C'est également dans le cadre européen, le seul pertinent pour de nombreuses relocalisations industrielles, que doit être pensé l'avenir et la relance de l'industrie navale française. Alors que les initiatives sont déjà nombreuses pour soutenir les industriels dans la transition écologique des navires, le futur Fonds Européen de Défense doit permettre de renforcer les collaborations entre les pays européens. Une véritable vision européenne de l'économie maritime reste cependant à construire, en lien avec SEA Europe, mais le transport maritime est d'ores et déjà bien identifié par le Commissaire Européen Thierry BRETON dans le cadre du plan de relance de l'Union Européenne.

La relance économique, au cœur des enjeux de la Filière des Industriels de la Mer

Le suivi de la crise Covid-19 a fait l'objet d'un dialogue particulier entre le GICAN et les administrations concernées. A la demande du Conseil National de l'Industrie, la Filière des Industriels de la Mer a ainsi remis le 14 mai 2020 une proposition de contribution au plan de relance autour de cinquante mesures. Elles ont d'abord pour objectif de permettre aux entreprises de la filière de surmonter les premiers mois difficiles de la crise, marqués par une baisse à la fois de l'offre et de la demande. Elles doivent ensuite permettre à la filière, sur le moyen et long termes, de renouer avec la dynamique d'avant crise et d'accélérer la prise en compte des enjeux de l'industrie de demain (transition énergétique, numérique...).

Pour concrétiser ces mesures, le Conseil d'Administration du GICAN a désigné sur un certain nombre d'actions des pilotes, parmi les industriels adhérents du Groupement. Leur rôle est de faire avancer de manière opérationnelle chacune de ces actions à court terme, afin de nourrir le plan de relance du Gouvernement dans le cadre des prochaines discussions budgétaires.

Les cinquante mesures de la proposition de la Filière des Industriels de la Mer sont structurées autour de quatre idées : accélération de la demande, innovation technique, pérennité de la filière et résilience, notamment par le développement de l'emploi local. Ce plan de relance doit ainsi permettre à la filière de surmonter la crise à court terme et de retrouver sa compétitivité et son dynamisme d'avant crise.

Il s'agit donc d'abord d'accélérer et renforcer la commande publique, dans le domaine de la défense comme dans celui de l'action de l'État en mer, en veillant à favoriser les entreprises françaises et européennes. Cela doit s'accompagner d'un plan export ambitieux, autour des salons professionnels notamment, et en développant des facilités de paiement pour les clients privés. Les aides au transport maritimes et les mesures fiscales doivent également être revues pour améliorer la compétitivité de la filière. Ensuite, il convient d'accélérer les plans d'investissement, en augmentant les parts de financement public de projets innovants pour compenser les difficultés de trésorerie des entreprises, et en soutenant et finançant les projets du CORIMER, en bonne cohérence avec les objectifs de transition écologique et numérique.

D'autre part, il faut se protéger des OPA extra-européennes agressives et consolider la filière française et européenne, par exemple en renforçant les règles de filtrage des investissements étrangers. Enfin, la résilience et la souveraineté de la filière doivent être renforcées, que ce soit par la formation des métiers en tension, ou par les relocalisations qui doivent permettre le maintien et le renforcement des capacités technologiques en France, la protection de la souveraineté française, et le développement de valeur ajoutée locale.

Le travail sur ces mesures, lancé dès juin 2020, a été continu tout au long de l'été et se prolonge encore pour les mesures qui le nécessitent. Dès la mi-juillet, dix mesures, identifiées comme prioritaires par le Conseil d'Administration du GICAN et par les pilotes, ont été présentées à la Ministre déléguée à l'Industrie et à la Ministre de la Mer, ainsi que les démarches menées pour les faire aboutir. L'objectif de cette présentation était d'informer les ministères concernés par la filière des travaux de celle-ci, et de les sensibiliser à l'importance de ne pas la négliger dans le plan de relance.

Les dix mesures prioritaires

1. Confirmer et même, partout où c'est possible, accélérer la Loi de Programmation Militaire.

2. Accélérer les investissements des administrations en application de la mesure 27 du dernier Comité interministériel de la Mer (CIMer).

3. Mettre en place pour certaines zones d'intérêt pour la filière un plan d'entraînement comparable à ce qui a été fait en Australie.

4. Assouplir les règles de notation des pays clients pour l'accès au crédit-export, notamment pour les pays les plus touchés par la crise.

5. Assouplir temporairement les conditions du crédit-export.

6. Assouplir temporairement la politique de Bpifrance sur les conditions d'accès à l'assurance-crédit.

7. Renforcer le soutien du renouvellement des flottes pour limiter l'impact environnemental de la propulsion des navires, en bonne cohérence avec les objectifs du contrat de filière, du Pacte Productif et du Green Deal Européen.

8. Identifier l'outil de financement public pour co financer l'accélération de la navalisation/maritimisation des formations dans les régions littorales, et le développement de l'attractivité et l'information à l'orientation vers les métiers des Industriels de la Mer.

9. Favoriser les prises de contact sur la question spécifique des métiers en tension des Industriels de la Mer par la mise en place d'une convention de coopération pluriannuelle entre le Ministère de l'Éducation Nationale et l'OPCO2i.

10. Surveiller et protéger le tissu de sous-traitance de capacité fragilisé par la crise du Covid-19.

03

Promouvoir l’industrie navale française

Le GICAN, au cœur des enjeux maritimes français

Renforcer la place du naval au sein de l’industrie de défense et de sécurité française et européenne

L’Europe, primordiale pour l’avenir de l’industrie navale française

Le soutien au développement industriel, entre stratégie territoriale et actions nationales

Le GICAN, au cœur des enjeux maritimes français

La croissance de l'économie maritime est le dénominateur commun de nombreuses actions du GICAN. Un an et demi après sa création, le Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer est devenu central pour les actions menées en faveur de l'emploi et de la formation, du numérique, de l'export, mais aussi de la R&D et de l'innovation des entreprises de la filière.

Le Gouvernement a souhaité, en novembre 2017, relancer la politique industrielle française en s'appuyant sur la structuration de filières fortes et cohérentes, à même de faire vivre une série d'engagements mutuels entre les pouvoirs publics et les industriels.

La Filière des Industriels de la Mer : avancer ensemble sur des enjeux d'intérêt commun

Signé le 29 octobre 2018 par plusieurs ministres, des représentants de Régions de France et des organisations syndicales, le Contrat Stratégique de Filière rassemble aujourd'hui :

- l'industrie navale française représentée par le GICAN
- l'offshore pétrolier et gazier représenté par EVOLEN
- les énergies marines renouvelables représentées par le Syndicat des Energies Renouvelables, EVOLEN et le GICAN
- les industries et services nautiques représentés par la Fédération des Industries Nautiques.

Au total, la Filière des Industriels de la Mer pèse 32 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel, pour environ 120 000 emplois sur le territoire.
Le Comité Stratégique de Filière est présidé par Hervé GUILLOU, Président du GICAN.

Forts de leur savoir-faire commun et de leur expérience partagée de leur milieu, les industriels de la mer s'unissent donc, aux côtés des pouvoirs publics nationaux et locaux, pour développer une vision stratégique destinée à donner son plein potentiel à l'industrie maritime en France. Les quatre axes stratégiques de la Filière des Industriels de la Mer sont :

La R&D et l'innovation, avec une réorganisation globale de la gouvernance de l'innovation maritime autour de thématiques partagées grâce au CORIMER

La transformation numérique des entreprises

L'emploi et les compétences, avec un travail de renforcement de l'attractivité des métiers et d'adaptation des formations aux besoins des industriels

L'international, avec une stratégie commune pour gagner des marchés à l'export

Les travaux pour chacun de ces axes stratégiques sont pilotés par un Comité, qui constitue désormais le cœur des travaux de la filière et des actions du GICAN, au profit de ses adhérents. L'enjeu collectif était d'atteindre, d'ici 2022, 33 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel et de créer 10 00 emplois.

LA FILIÈRE DES INDUSTRIELS DE LA MER EN CHIFFRES

120 000 emplois
en France

32 milliards
d'euros de chiffre d'affaires annuel

4 axes stratégiques

Une approche industrielle qui prolonge et nourrit les travaux du Comité France Maritime

Membre fondateur du Cluster Maritime Français, le GICAN contribue activement aux travaux fédérateur de l'ensemble de l'économie maritime, afin d'y représenter au mieux, et au plus près des enjeux de ses adhérents, les industriels de la mer et les activités navales françaises. Transition énergétique du secteur maritime, réglementation pour les drones, transformation numérique des entreprises… les enjeux saisis par le Cluster Maritime Français sont nombreux, et l'industrie navale doit pouvoir contribuer – et profiter – de ces actions structurantes pour notre secteur, notamment en vue des Comités France Maritime, co-présidés par le Secrétaire Général de la Mer et le Président du Cluster Maritime Français.

Cette plateforme de dialogue inédite entre acteurs privés et publics est un atout essentiel pour l'économie maritime, secteur par essence pluridisciplinaire et interministériel. Elle permet aux acteurs de l'économie maritime de faire valoir leurs intérêts dans la perspective des Comités Interministériels de la Mer (CIMer) : le Comité Stratégique des Industriels de la Mer, tout autant que l'action menée par et au sein du Cluster Maritime Français, doit permettre d'y trouver les conditions nécessaires au développement de la filière.

FOCUS

Le renouvellement de la flotte de pêche, un enjeu majeur pour les chantiers français

Le GICAN, en collaboration avec le secteur de la pêche professionnelle (Comité National des Pêches et des Élevages Marins, Coopération maritime, France Filière Pêche, France Agrimer) et en s'appuyant sur la société Equalogy, a réalisé un rapport portant sur le renouvellement de la flotte de pêche, afin de permettre à ses adhérents de se saisir de cet enjeu, en lien avec les armements à la pêche française. Face aux difficultés de financement et à la recherche de compétitivité face à leurs concurrents étrangers, une approche systémique et sectorielle est préconisée afin de dépasser l'hétérogénéité de l'offre et de la demande en navires de pêche.

Travailler sur des séries de navires de pêche afin de gagner en compétitivité

Afin de regagner en compétitivité, le rapport recommande d'entamer un travail sur la définition de séries de navires de pêche, par taille et prenant en compte les spécificités de chacune des façades maritimes et des techniques de pêche. Grâce à une collaboration renforcée avec les armements à la pêche, les chantiers navals français pourront ainsi réaliser des économies d'échelles et renforcer la compétitivité de leurs offres. Les chantiers navals français, répartis sur l'ensemble du territoire, ont en effet la capacité – et les savoirs-faire – pour absorber un renouvellement massif de la flotte de pêche. Le GICAN tentera de mettre en place, dans les prochains mois, les conditions de la rencontre entre l'offre et la demande en navires de pêche, et coordonnera les travaux, en lien avec les différentes organisations professionnelles du secteur.

Renforcer la place du naval au sein de l'industrie de défense et de sécurité française et européenne

Qu'ils soient une activité historique pour certains ou un pivot plus récent pour d'autres, les marchés défense constituent une part majeure de l'activité des chantiers et des équipementiers navals français, dans une acceptation désormais toujours plus large de la dualité de leur l'activité.

Approfondir le dialogue entre industriels et forces, pour mieux servir

Plusieurs attentes subsistent autour de l'évolution des relations entre l'État et l'industrie navale, notamment pour les nouvelles procédures de conduite des opérations d'armement, qui font l'objet d'un suivi particulier afin de faire valoir les nécessaires modalités d'application des nouvelles dispositions pour renforcer leur efficacité. La prise en compte de certains coûts dans leur contrôle par l'administration et la démonstration des bénéfices socio-économiques de l'exportation font l'objet également de démarches collectives et de groupes de travail avec la DGA.

> *« Plusieurs attentes subsistent autour de l'évolution des relations entre l'État et l'industrie navale »*

Au-delà de la relation historique qui lie le GICAN à la Direction Générale de l'Armement, les initiatives se renforcent également avec la nouvelle Agence de l'Innovation de Défense (AID) notamment grâce à l'accélérateur SEAstart du GICAN, ce qui a conduit à la signature d'un accord le 24 juin 2020. Un partenariat structuré se met en place afin que le GICAN soit considéré comme un acteur du premier cercle de l'innovation de défense.

Le retour d'expérience opérationnel des forces (RETEX) est riche d'enseignements pour nos adhérents et de nouvelles initiatives ont été prises cette année. Le GICAN organise des séminaires en présence des hautes autorités de la Marine nationale et des états-majors, afin de permettre aux industriels de mieux appréhender les enjeux opérationnels et de répondre d'autant mieux aux besoins.

> *« Le GICAN organise des séminaires en présence des hautes autorités de la Marine nationale et des états-majors, afin de permettre aux industriels de mieux appréhender les enjeux opérationnels et de mieux répondre aux besoins »*

Fonds européen de défense, Coopération structurée permanente, Programme européen de développement de l'industrie de défense : de nombreux sujets défense sont désormais européens, ce qui n'est pas sans poser questions et enjeux pour les adhérents du GICAN. Afin de leur permettre de se saisir au mieux de ces opportunités, le GICAN structure les échanges entre industriels et instances communautaires, ainsi qu'avec les partenaires européens

voir page 32

Financements, garanties, compliance : des enjeux saisis par le GICAN

Le GICAN mobilise par ailleurs les pouvoirs publics, dans le cadre du groupe d'étude «Industrie de défense» du député Didier BAICHERE sur les enjeux bancaires et assurantiels, face au défaut potentiel d'accompagnement ou aux augmentations des coûts de la couverture des risques que connaissent nombre des adhérents.
Des travaux sont également menés sur l'aspect réputationnel du naval de défense, alors que les industriels adoptent en nombre et volontairement des bonnes pratiques de compliance. Ces démarches sont encouragées avec la perspective d'une mise en place d'une formation labellisée actuellement à l'étude.

La sécurité, un axe de développement pour les adhérents du GICAN

De nombreux adhérents du GICAN développent leur activité au bénéfice des enjeux de sécurité, de sûreté, de surveillance, de cybersécurité et de protection de l'environnement en mer. Le GICAN soutient le développement de cette stratégie, comme en témoigne le succès de la brochure capacitaire « Maritime Security, Safety and Environment », et porte le projet de contribuer à l'établissement en France d'une véritable revue stratégique de sécurité maritime, premier pas vers une programmation pluriannuelle des moyens. Dans le même temps, le Secrétaire Général de la Mer s'est engagé à mettre en œuvre le schéma directeur des moyens au service de la fonction garde-côtes, par suite des décisions du Comité Interministériel de la Mer de novembre 2019. Un groupe conjoint de travail prospectif se met en place et établira en particulier une feuille de route R&D pour les systèmes de surveillance maritime, notamment dans le contexte européen.

Le GICAN poursuit également son engagement au profit de la cybersécurité dans le domaine maritime avec la mise en place du Conseil Cyber du Monde Maritime (C2M2), et des comités de travail autour de l'analyse des risques et de la prospective et la régulation. Il anime les actions du collège des industriels et soutient et met en valeur les positions de nos entreprises, productrices ou consommatrices de solutions cyber pour le naval. Le GICAN est intervenu sur ces sujets aux côtés de ses adhérents aux Jeudis de la Sécurité (MILIPOL), dans les travaux du CyberCercle, au MEDEF International ou lors de conférences ou entretiens internationaux.

Le GICAN a aussi apporté son soutien aux acteurs engagés autour de l'établissement d'un futur centre d'analyse et de réponse aux cyberattaques maritimes (CERT-M). Il appuie aussi les travaux relatifs à la formation, la certification des équipements embarqués et la mise en place d'une plateforme portuaire sécurisée.

La dimension européenne en matière de sécurité maritime a conduit le GICAN à motiver les adhérents pour répondre aux appels d'offres Horizon 2020 « sécurité » ou « transports » qui les concernent et à échanger avec l'agence de garde-côtes européen FRONTEX.

Une nouvelle Filière des Industries de Sécurité

Le Contrat Stratégique de Filière des Industries de Sécurité a été signé le 29 janvier 2020 au FIC à Lille. Membre fondateur de la Filière, le GICAN agit pour que la dimension navale et maritime des projets structurants soit perçue et que nos entreprises s'investissent dans les groupes pilotes et dans la fourniture de solutions utiles, dans le cadre des différents projets de la filière.

S'agissant du projet « sécurisation des grands évènements », le GICAN plaide, dans l'optique des JO 2024, pour que la sécurisation des plans d'eau pour les épreuves nautiques soit confiée à nos entreprises (Marseille, Papeete, Axe Seine Le Havre à Paris). Pour le projet « territoires de confiance », la dynamique des flux en environnement portuaire et dans les approches maritimes constitue un cas d'usage optimal des solutions « smart ».

Enfin, pour le projet « cybersécurité et sécurité de l'IoT», la démarche du Conseil Cyber pour le Monde Maritime (C2M2) doit être prise en compte comme application pertinente de la démarche projet plus générale.

FOCUS

Le Comité Défense

Le Comité Défense, présidé par Éric CHAPLET, de Naval Group, se réunit tous les deux mois environ. Il permet de partager les sujets qui sont traités au niveau de l'ensemble de l'industrie de défense, en format Comité Défense du CIDEF, d'agir en lien avec l'État (principalement ministère des Armées, DGA, Marine nationale) et de disposer de témoignages sur les préoccupations des entreprises. Les recommandations, décisions ou propositions au profit du Conseil d'Administration, sont matérialisées et suivies. Les grands thèmes fréquemment abordés cette année : Europe de la défense dont partenariats bilatéraux, implication dans l'OTAN, innovation, sujets concernant la DGA, SOUTEX, contrôle des exportations, compliance, intelligence économique, etc.

Le Comité SSEM
(Sécurité – Sureté – Environnement Maritime)

Le Comité SSEM, présidé par Olivier LACROUTS, Président de DIADÈS MARINE et qui se réunit tous les deux mois environ, permet de partager les sujets qui sont traités au niveau du groupement, ainsi qu'au niveau de la Filière des Industries de la Sécurité. Il a cette année, fait travailler également ses membres dans deux sous-groupes thématiques l'un sur « l'analyse et le traitement des risques », l'autre sur « la surveillance maritime européenne ». Les sujets abordés ont recouvert les thèmes suivants : projet de revue stratégique de sécurité maritime, synergie avec les chantiers de la Filière des Industries de la Sécurité, développements au titre de la cybersécurité dans le domaine maritime, opportunités européennes dont un échange avec la direction « Capability building » de l'agence FRONTEX, enjeux du Data Management, analyse de la révision du plan d'action pour la stratégie de sûreté maritime de l'UE, sécurité des navires, enjeux associés à la détermination des Opérateurs de Services Essentiels du domaine maritime, au sens de la directive NIS, etc.

L'Europe, primordiale pour l'avenir de l'industrie navale française

Une nouvelle donne politique porteuse d'espoirs pour l'industrie navale européenne

Le 27 novembre 2019, le Parlement Européen a élu la nouvelle Commission Européenne sous la présidence allemande d'Ursula VON DER LEYEN. Entrés en fonction le 1er décembre dernier, les 27 Commissaires ont la responsabilité d'un portefeuille de missions identifiées dans leurs lettres de missions. Au total, ce sont 54 Directions Générales et Agences Exécutives qui couvrent la majeure partie des sujets sociaux, sociétaux et économiques de premier plan pour les États-membres de l'UE. Parmi ces dernières, certaines sont des instances privilégiées pour le secteur de la construction navale dans son ensemble, à commencer par la nouvelle DG DEFIS (Industrie de la défense et espace) sous la direction de Thierry BRETON, dont le portefeuille couvre également le marché intérieur et l'économie ainsi que les sociétés numériques. Notons également les DG CLIMA (actions pour le climat), COMP (concurrence), EMPL (emploi, affaires sociales et inclusion), GROW (marché intérieur, industrie et PME), MOVE (mobilité et transports), RTD (recherche et innovation), MARE (affaires maritimes et pêche) et TRADE (commerce).

> *« Inscrire nos priorités sur l'agenda politique européen du prochain quinquennat. »*

Cette nouvelle Commission est porteuse d'opportunités pour l'industrie maritime européenne et il s'agit alors de travailler à la mobilisation de l'intégralité du secteur afin d'inscrire nos priorités sur l'agenda politique européen du prochain quinquennat.

Des opportunités majeures pour l'industrie navale de défense

Alors qu'une véritable politique de défense européenne se met en place, l'investissement dans la R&D européenne devient un enjeu de premier plan pour l'industrie navale française qui doit mieux faire valoir ses priorités et manifester ses besoins de soutien.

> *« L'investissement dans la R&D européenne devient un enjeu de premier plan pour l'industrie navale française. »*

En ce sens, le GICAN a organisé de nombreuses réunions et séminaires en présence des interlocuteurs pertinents à l'échelle européenne, ainsi que des différentes entités étatiques ou communautaires. L'actualité, les procédures et les prochaines évolutions de l'Agence Européenne de la Défense (EDA), de la Coopération structurée permanente (PESCO), du Programme européen de développement de l'industrie de défense (EDIDP) et du Fonds européen de défense (EDF), font l'objet de nombreuses communications et informations auprès des adhérents, afin de leur permettre de saisir au mieux les opportunités offertes dans ce cadre et de trouver les partenaires adéquats.

Toutes ces opportunités sont autant de marqueurs du renforcement des coopérations intracommunautaires. Ces programmes, tant dans le domaine civil que militaire, touchent toutes les strates de l'économie et viendront évidemment se répercuter sur notre tissu industriel, en premier lieu duquel nos PME et ETI. Ainsi, face à la multiplication des consortia multinationaux, le défi pour l'industrie de la construction navale française sera d'assurer la pérennisation de ses activités. En effet, il s'agira à la fois d'assurer le développement de nos PME dans les consortia multinationaux européens, tout en maintenant la place des grands donneurs d'ordres français sur la scène européenne.

S'agissant de l'OTAN, la présence de l'industrie navale dans les instances ouvertes à sa contribution est encouragée du fait des orientations de standardisation favorables qu'elle peut obtenir.

… Et pour la transition écologique du secteur naval

Fer de lance de la Présidente de la Commission européenne VON DER LEYEN, le Green Deal Européen est une opportunité pour l'industrie maritime européenne. Ce dernier se présente comme un projet ambitieux qui vise à transformer l'Union Européenne en une *« société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 »*.

Le programme environnement phare de la Commission Européenne se base sur trois piliers fondamentaux : environnement, social et économie, tous trois combinés pour atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Il prévoit la mise en œuvre d'une feuille de route permettant d'atteindre cet objectif et cela passe en premier lieu par la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50% - et tendant vers les 55% - d'ici à 2030 par rapport aux chiffres de 1990. Et cette ambition ne se réalisera pas sans un effort considérable de l'industrie pour notamment fournir une énergie propre, ainsi qu'une industrie et une mobilité durables. Le GICAN, aux côtés de nombreux acteurs politiques européens, entend faire du Green Deal un Green Blue Deal, accélérant la transformation écologique des entreprises de l'industrie navale européenne. L'industrie navale européenne est ainsi désormais pleinement inclue dans les plans de relance de l'Union Européenne, notamment grâce à une action de SEA Europe auprès du Commissaire Européen Thierry BRETON, à laquelle participait Guénaël GUILLERME, représentant du GICAN auprès de SEA Europe.

Une action au sein de SEA Europe renforcée et une meilleure coordination européenne

SEA Europe
Shipyards' & Maritime Equipment Association

Depuis 2018, le GICAN dispose d'un Volontaire International en Entreprise (VIE) inséré auprès de SEA Europe. La présence quotidienne d'un VIE à Bruxelles permet d'assurer une meilleure coordination entre Paris et Bruxelles et entre les comités de travail de SEA Europe et ceux du GICAN. Ce rôle de coordination est assuré à travers trois missions principales :

Développement des activités du GICAN via la mobilisation de ses réseaux dans les institutions et associations européennes, le suivi des programmes européens et la préparation des évènements au profit des adhérents ;

Rayonnement et mobilisation des représentants institutionnels européens via l'animation de la communauté française industrielle à Bruxelles, la représentation du GICAN dans les réunions et conférences et le lien aux associations européennes homologues du GICAN ;

Information et synthèse via un veille régulière et la diffusion des informations d'intérêt, le suivi des travaux des comités de SEA Europe et du GICAN et la transmission de l'information aux membres du GICAN.

Une première victoire : le partenariat co-programmé « transport par voie d'eau zéro-émission »

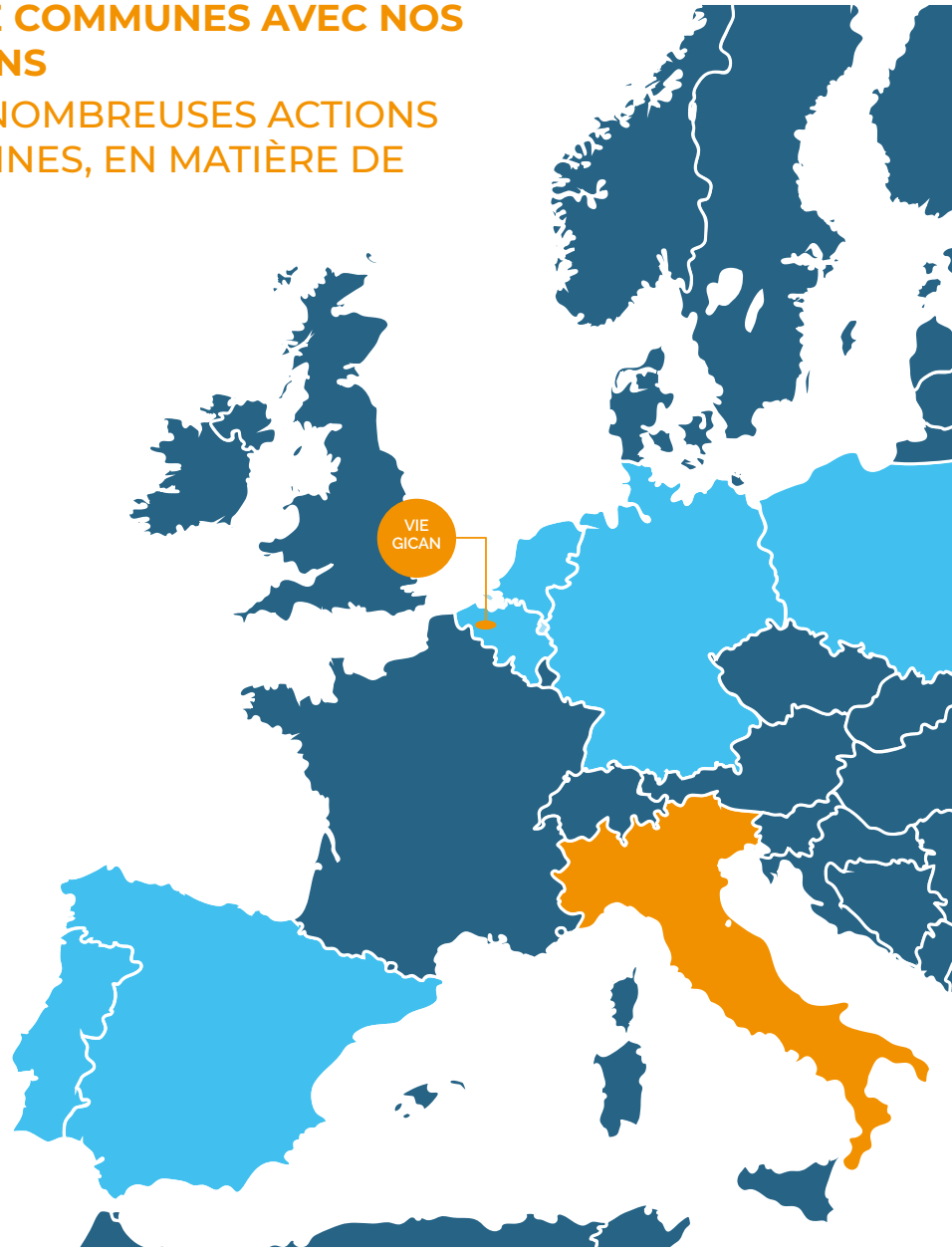
Dans la continuité du Green Deal et des programmes de financement de la recherche Horizon Europe de la Commission Européenne, l'action du GICAN, de SEA Europe et de Waterborne TP a permis la sélection par la Commission Européenne du Partenariat co-programmé « Transport par voie d'eau zéro-émission » (Zero-Emission Waterborne Transport). Ce partenariat est d'une importance particulière pour atteindre les objectifs fixés par le Green Deal et ambitionne d'atteindre le « zéro-émission » pour le transport par voie d'eau, progressivement entre 2030 et 2050. Il se base sur deux piliers :

1. **Transformer** radicalement le transport maritime en développant les connaissances, les compétences, les systèmes, les équipements et les technologies pour parvenir à la démonstration de solutions ;
2. **Contribuer** au maintien et au renforcement du leadership européen dans le secteur de la construction navale.

Ce partenariat s'inscrit dans un effort communautaire complet qui doit permettre à la société européenne de répondre aux défis climatiques. La Commission, par le financement de la recherche, vise à créer un effet de levier démultiplicateur de la part de l'ensemble de l'écosystème industriel. Le GICAN s'inscrit également dans ces prérogatives et poursuivra le travail amorcé par l'obtention de ce partenariat en accompagnant ses membres à travers les futurs appels à projet Horizon Europe.

DES FEUILLES DE ROUTE COMMUNES AVEC NOS PARTENAIRES EUROPÉENS

LE GICAN PROMEUT DE NOMBREUSES ACTIONS BILATÉRALES EUROPÉENNES, EN MATIÈRE DE DÉFENSE



GRECE

Le 13 février 2020, à Athènes, en présence de S.E.M. Patrick MAISONNAVE, Ambassadeur de France en Grèce, a eu lieu la signature d'un accord de partenariat entre le GICAN, et le SEKPY (association grecque des entreprises de matériels de défense). L'accord de partenariat renforce ainsi les relations entre industriels navals français et grecs en vue de :

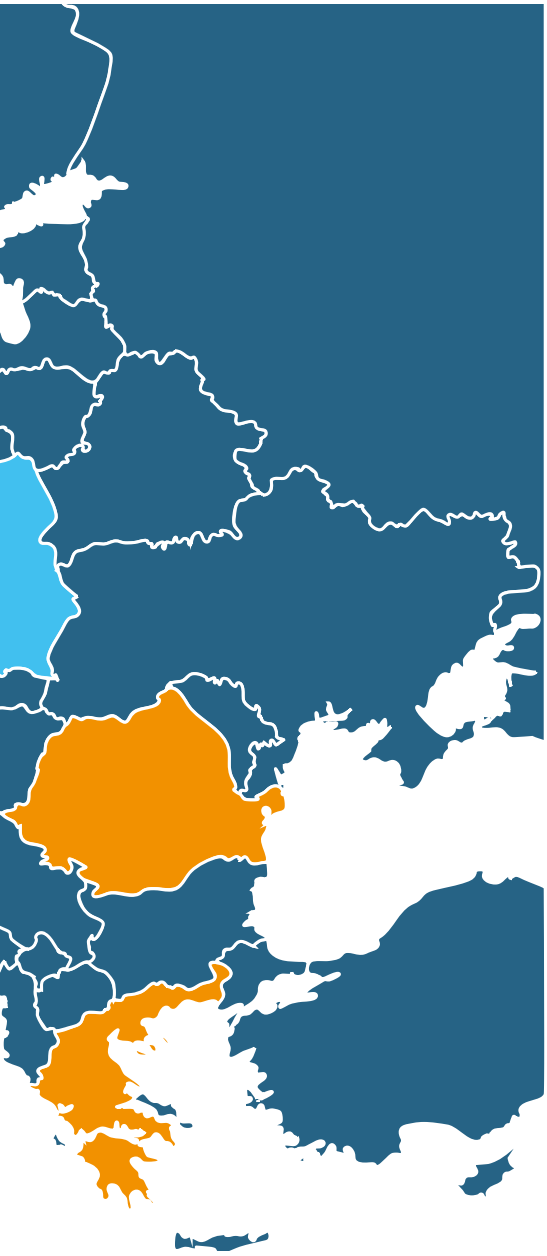
1. Développer des coopérations sur des projets européens : réponse commune à des appels d'offres du Fonds Européen de Défense ou d'agences européennes telles que FRONTEX, EMSA, ENISA ;
2. Développer des partenariats de recherche et d'innovation, notamment avec les universités des deux pays ;
3. Développer la connaissance mutuelle des industriels des deux pays, afin de permettre l'identification de marchés et de partenaires locaux potentiels, notamment grâce à une plateforme de « matchmaking » destinée aux PME et ETI ;
4. Développer le partage d'information entre les bases industrielles de défense navales des deux pays.

EURONAVAL 2020, puis Defence Exhibition Athens - DEFEA, du 11 au 13 mai 2021, sur lequel le GICAN fédérera le Pavillon France, marqueront la relation priviliégiée entre les industries navales grecques et françaises.

ITALIE

La coopération industrielle entre la France et l'Italie dans le secteur naval avait bénéficié d'une nouvelle impulsion lors du sommet franco-italien du 27 septembre 2017. Les associations professionnelles de l'industrie navale italienne et française, ASSONAVE et GICAN, avaient élaboré une feuille de route commune en matière de recherche et de développement de la filière navale à l'échelle européenne. Signée le 25 octobre 2018 lors d'EURONAVAL, cette feuille de route commune est devenue le socle des initiatives qui sont prises au niveau européen autant par SEA Europe que par la plateforme technologique WATERBORNE, qui rassemble les projets industriels de recherche et d'innovation pour le secteur maritime. Ce rapprochement s'est manifesté par ailleurs dans la réponse commune à l'appel d'offre sur les plateformes navales du futur de l'Union Européenne (au titre de l'EDIDP) et des orientations technologiques à donner à l'EDF, comme par exemple sur le jumeau numérique et la gestion de l'énergie à bord des navires. La création par Fincantieri et Naval Group de la joint-venture NAVIRIS et l'engagement des deux gouvernements autour d'une coopération structurée de défense (CSP) autour du projet de Corvette Européenne de patrouille témoignent aussi de cette nouvelle coopération sectorielle.

Suite au sommet franco-italien du 27 février 2020, cette politique industrielle commune ambitieuse va franchir une nouvelle étape par de nouvelles initiatives autant dans le domaine civil que militaire du secteur naval. Elle concerne la mobilisation franco-italienne pour le développement du transport maritime à zéro émission et les synergies dans le cadre de l'EDF, avec une implication plus marquée des PME transfrontalières. Les expositions internationales EURONAVAL 2020 et le prochain SEA FUTURE, pour lequel le GICAN fédérera le Pavillon France, permettront de soutenir l'approfondissement de cette dynamique européenne.



ROUMANIE

Le GICAN a signé avec son homologue roumain PATROMIL en 2018 un accord de coopération visant à renforcer la coopération économique et industrielle entre la France et la Roumanie. Ce partenariat a prévu de faciliter les échanges d'informations et l'installation de relations bilatérales pérennes, grâce à l'organisation d'évènements divers, au profit des adhérents du GICAN et de leurs prospects internationaux, notamment dans l'optique d'une coopération européenne approfondie.

AILLEURS EN EUROPE

D'autres partenariats sont à l'étude (Allemagne-BDSV, Pays-Bas-NIDV, Belgique-AGORA, , Espagne-TEDEA, Portugal-AED...).

Interview de Guénaël GUILLERME,

Directeur Général d'ECA Group et représentant du GICAN auprès de SEA Europe

En quoi l'action du GICAN au sein de SEA Europe, et au niveau européen, s'est-elle renforcée cette année ?

L'action du GICAN sur les sujets européens progresse. Elle a été renforcée en 2019 avec une plus grande participation aux comités de SEA Europe. Nous devons mobiliser nos forces à Bruxelles : les financements pour le zero émission dans le cadre de Waterborne, tout comme les financements européens de défense, sont des opportunités à saisir et nous devons aider nos adhérents à se positionner dans un contexte de changement avec le renouvellement du Parlement et de la Commission. L'impact de la crise sanitaire nous impose encore plus d'être forts à Bruxelles afin d'inscrire nos sujets sur l'agenda politique des cinq prochaines années. Il s'agit non seulement de protéger les intérêts et de travailler au développement des adhérents du GICAN au niveau européen mais aussi de préserver et de pérenniser le secteur de la construction navale en Europe tout en faisant face aux défis sociétaux, sociaux et économiques, d'aujourd'hui et de demain.

Fonds européen de défense, Green Blue Deal européen : quelles retombées sont à attendre pour l'industrie navale française ?

De nombreux projets en construction depuis plusieurs années vont voir le jour au niveau européen. C'est une période de défis mais surtout d'opportunités qui s'ouvre pour nos entreprises avec la mise en œuvre du Green Deal. Nous avons l'ambition et la responsabilité d'en faire un Green Blue Deal, notamment grâce à une meilleure inclusion du secteur maritime dans ce processus de transformation vers une société neutre en carbone d'ici 2050. Un des leviers pour cela sera le partenariat co-programmé « Transport maritime zéro-émission », sélectionné fin 2019 par la Commission Européenne, dans le cadre du programme de financement de la R&D Horizon Europe. Enfin, sur le plan militaire, le Fonds Européen de Défense donne l'opportunité et oblige nos entreprises à se tourner vers l'Europe dans des programmes qui, sans nul doute, entraîneront des évolutions profondes de la BITD européenne dans les 20 prochaines années.

Le soutien au développement industriel

Entre stratégie territoriale et actions nationales

Une feuille de route industrielle au plan national, une déclinaison nécessairement territoriale : le GICAN s'investit aux côtés de ses partenaires publics nationaux et des organisations territoriales pour soutenir le développement industriel de ses adhérents.

Le renouveau industriel français n'est plus un mythe

En tout et pour tout, l'industrie a recréé 27 000 emplois nets depuis 2017. En 2019, la France a ouvert davantage d'usines et de chantiers qu'elle n'en a fermés pour la première fois depuis des décennies. Pour l'industrie navale française, les exemples d'ouverture ou d'investissements en infrastructures ne manquent pas. Ces ouvertures sont le signe d'une croissance durable et ambitieuse.

Les plans d'action nationaux en faveur de l'industrie doivent trouver des échos territoriaux

L'industrie, qui pèse encore un cinquième du PIB français pour un quart des emplois, est massivement soutenue par les pouvoirs publics, qui en font l'un des marqueurs de leur action. Le Pacte Productif du Gouvernement, lancé en octobre 2019, soutient le développement de l'industrie française, en construisant aux côtés des filières industrielles un nouveau modèle de production s'appuyant sur la transition énergétique, la transformation numérique et l'évolution des compétences. Les travaux du Pacte Productif, participatifs, incluent le GICAN et la Filière des Industriels de la Mer dans la définition des marchés porteurs, des moyens de réduire l'empreinte environnementale de l'industrie et le renforcement des compétences nécessaires pour faire de la France une « économie de rupture technologique ». L'action du GICAN au sein de l'Union des Industries de la Métallurgie et de la Mécanique (UIMM) soutient cette ambition industrielle.

80%

des adhérents du GICAN sont des PME et ETI

La déclinaison de ce plan d'action national est inéluctablement territoriale, compte tenu de la géographie industrielle de notre pays. L'industrie navale française, égrenée sur l'ensemble des façades maritimes – même si un certain nombre d'équipementiers et de fournisseurs sont implantés à l'intérieur des terres – s'appuie sur un ancrage littoral fort : c'est, bien souvent, l'échelle à laquelle se sont structurées les filières et les relations interentreprises. C'est également à l'échelon local, régional, que se nouent les collaborations et partenariats industriels. Cette logique des « Territoires d'industrie » (créés par le Conseil National de l'Industrie en novembre 2018) qui bénéficie à 146

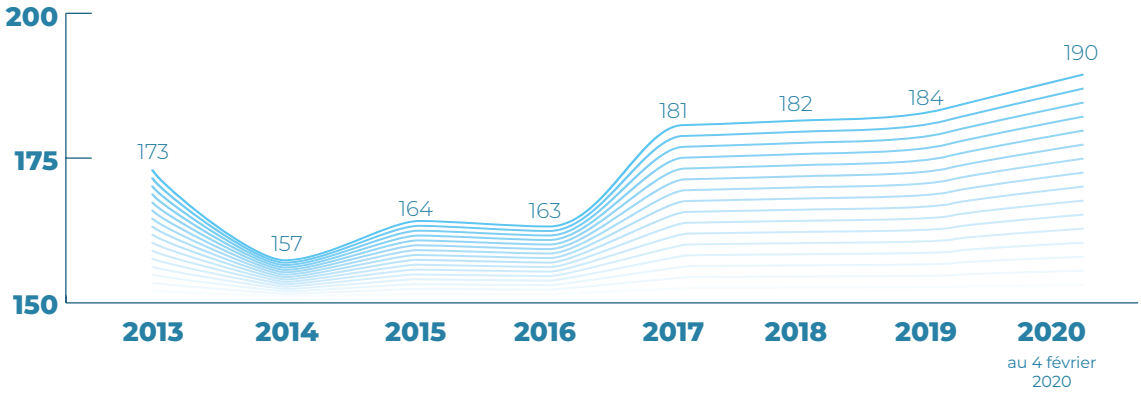
territoires vers lesquels plus de 1,3 milliard d'euros sont orientés prioritairement, est celle de nombreux adhérents du GICAN. Elle explique l'action essentielle en territoire, mais aussi des clusters d'entreprises privés ou publics qui se sont créés par activités ou par territoire.

23 Territoires d'industrie sur le littoral

La collaboration avec les Pôles de Compétitivité et les Clusters privés ou publics est primordiale pour comprendre les enjeux de terrain, et les mettre en cohérence au niveau national

Le GICAN participe activement aux travaux des Pôles Mer Méditerranée et Bretagne Atlantique et du Pôle EMC2, en faveur de l'innovation et de la collaboration industrielle. Leur connaissance fine du tissu industriel et des enjeux explique ainsi le rôle majeur des Pôles de Compétitivité dans le pilotage des feuilles de route R&D et innovation de la Filière des Industriels de la Mer. Les Clusters « business », tels que Bretagne Pôle Naval, EDEN, Normandie Maritime, ou Neopolia sont un autre échelon indispensable pour les PME et ETI pour leur développement industriel et commercial ou la recherche de partenaires. Le GICAN peut favoriser, lors des réunions qu'il organise, les rencontres et des collaborations entre entreprises de différentes régions. Le maillage territorial, qu'il soit public ou privé, est essentiel pour créer les conditions du développement économique des entreprises de l'industrie navale et maritime française. Le GICAN, fidèle à ses missions, constitue pour ses adhérents tout à la fois un facilitateur de la déclinaison en territoire des actions nationales et le moyen pour les entreprises de faire remonter leurs problématiques et enjeux devant les représentants nationaux.

Évolution des d'adhérents au GICAN depuis 2013



FOCUS

Le Comité PME/ETI

Le Comité, présidé par Yannick VERGEZ, Président du Groupe FIVA, s'est réuni quatre fois entre juin 2019 et juin 2020. Il a auditionné la sous-direction PME de la DGA dont les prérogatives ont été considérablement élargies avec la réforme de l'organisation de la DGA, devenant la seule entité en charge des PME de défense au ministère des Armées. Il est important pour le GICAN et ses adhérents d'être en lien étroit avec cette structure. La SDPME organise très régulièrement des réunions avec l'ensemble des groupements d'entreprises.

Le Comité s'est déplacé à la rencontre de l'écosystème toulousain, visitant les installations de deux des adhérents du GICAN : AIRBUS et SPHEREA.

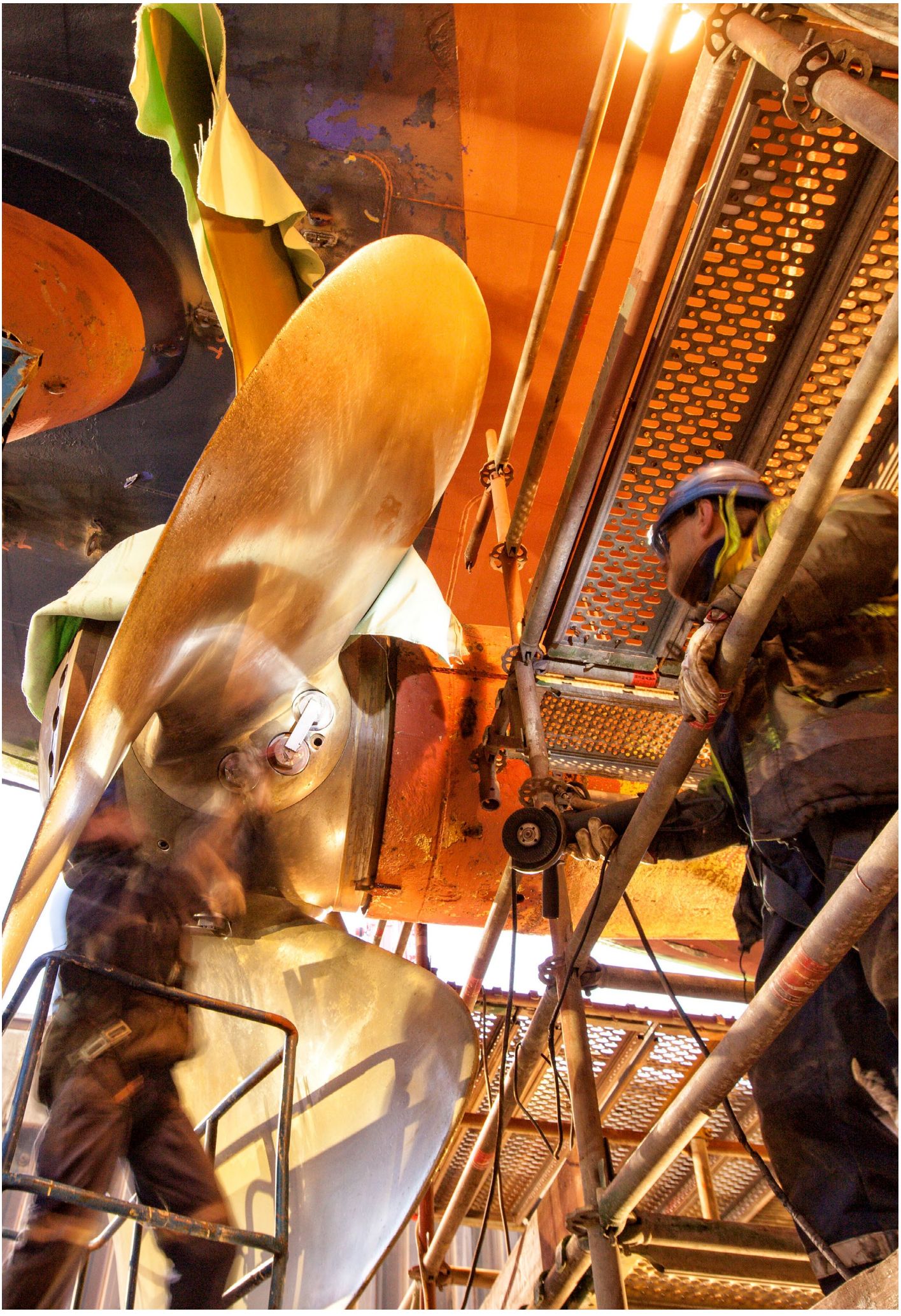
Les réunions du Comité sont l'occasion de présenter des initiatives comme la création de l'association « Entreprise Responsable + » (ER+) dont l'objet est la déclinaison du label Fournisseurs et Achats Responsables dans les PME. Le GICAN est membre fondateur de cette association, avec cinq autres organisations professionnelles : CPME – CINOV-IT – FACIM – FIGEC – COMMEDIA. Cet ensemble a vocation à s'agrandir et à aider les PME à entrer dans une démarche de labellisation. L'association a le plein soutien de la Médiation des Entreprises qui pilote le label et rencontre des difficultés à toucher les PME. Les organisations professionnelles seront un facilitateur.

Le Comité Réparation navale – Maintien en condition opérationnelle (RN MCO)

Le Comité, présidé par Jacques HARDELAY, Président du Chantier Naval de Marseille, a relancé son activité depuis près de deux ans et reconstitué au GICAN une communauté fidèle et motivée autour des problématiques propres à la réparation navale civile et/ou militaire, chacune pouvant enrichir l'autre par son expérience et ses méthodes (digitalisation – repérage amiante – sécurité des chantiers ...). Certains sujets sont néanmoins spécifiques pour la réparation navale civile, comme le travail détaché ou les horaires des chantiers, d'autres pour le MCO comme les contrats accompagnant les ventes de navires militaires à des pays tiers. La formation est un sujet commun, surtout en période de digitalisation des métiers comme pour la maintenance prédictive.

Les chantiers peinent à trouver les compétences dont ils ont besoin pour honorer leurs contrats. La filière y travaille en développant son attractivité mais les processus sont lents et leurs résultats parfois incertains. Le Comité s'est rapproché de SEA Europe, l'organisation européenne de la construction navale, disposant d'un Comité spécifique à ces sujets (le SEA Europe Ship, Maintenance, Repair and Conversion). Il s'agit de faire remonter au niveau européen les biais de concurrence entre les chantiers français et certains chantiers européens dont les législations ne sont pas aussi sévères que la législation française pour certains sujets comme l'amiante ou les horaires de travail. Le président du Comité RN MCO du GICAN est membre du SEA Europe SMRC.

Le Comité a également travaillé cette année avec la représentation nationale, invitant des parlementaires à relayer au Parlement les problématiques des chantiers de réparation navale.



04

Développer les marchés à l'export

Accompagner l'internationalisation de l'industrie navale française

EURONAVAL

EUROMARITIME

Pavillons France

Accompagner l'internationalisation de l'industrie navale française

L'international est, depuis plusieurs années, un axe de développement majeur pour l'industrie navale française, pour les chantiers comme pour les équipementiers et fournisseurs. L'international est, pour de nombreuses entreprises, le moyen d'assurer l'équilibre du carnet de commandes et le maintien des compétences en France, alors que les commandes nationales, qu'elles soient civiles ou militaires, ne suffisent plus.

Sous l'impulsion de grands contrats internationaux remportés par les donneurs d'ordres français, mais aussi pour l'équipement de navires étrangers, l'international représente désormais 45% du chiffre d'affaires annuel de l'industrie navale française, pour un montant de plus de 5 milliards d'euros par an.

Les salons du GICAN, des rendez-vous incontournables pour l'internationalisation

La filiale du GICAN, la SOGENA, organise le salon **EURONAVAL**, dont la prochaine édition se déroulera du 20 au 23 octobre 2020. Une nouvelle fois, de nombreuses délégations officielles françaises et internationales sont attendues pour ce salon de référence mondiale, permettant aux adhérents du GICAN d'aller à la rencontre de leurs clients.
Voir focus page 42

Également organisé par la SOGENA, la quatrième édition du salon **EUROMARITIME,** réunissant l'ensemble de l'économie maritime civile, s'est implantée pour la première fois à Marseille du 4 au 6 février 2020. Plus de 5 000 visiteurs ont ainsi pu découvrir durant trois jours les innovations et technologies maritimes du futur.
Voir focus page 44

Le GICAN fédère par ailleurs les **Pavillons France** sur les salons internationaux qui représentent un intérêt pour l'industrie navale française, permettant aux PME, ETI et grands groupes nationaux de se rassembler et ainsi chasser en meute les contrats à l'export en assurant la visibilité de l'industrie française auprès des clients internationaux.
Voir focus page 47

Les salons et évènements internationaux sont également favorisés par des actions de soutien aux exportations (SOUTEX), organisées par le ministère des Armées en lien avec le GICAN, permettant aux entreprises de faire la démonstration de leurs technologies en situation. Ces missions SOUTEX s'organisent autour notamment des escales de la Marine nationale dans les zones stratégiques couvertes par le GICAN.

Fournir de l'information à haute valeur ajoutée aux adhérents du GICAN

Dans un contexte de complexité accrue des projets internationaux et face à une concurrence internationale, notamment extra-européenne, le GICAN accompagne de manière continue ses adhérents dans la poursuite de leur stratégie de développement à l'international. La présence sur les salons internationaux – en tant que fédérateur des Pavillons France ou en tant que visiteurs – la participation à des séminaires et des missions en France ou à l'étranger, et la transmission de comptes-rendus systématiques suite à la tenue de ces évènements, permettent de nourrir l'intelligence économique du secteur, en faisant remonter de

Au-delà de la présence et des actions sur les Pavillons France dans les salons internationaux, le GICAN a participé à plusieurs salons, conférences, séminaires et missions traitant des questions navales et maritimes aux côtés de certains de ses adhérents : Danemark, Royaume-Uni, Croatie, Portugal, Norvège, États-Unis, Colombie, Philippines, Thaïlande, Nouvelle-Zélande, Malaisie, Japon, Corée du Sud, Australie, Nouvelle-Calédonie, Singapour...

l'information de terrain.
Ces actions sont renforcées depuis 2019 par le déploiement de Volontaires Internationaux en Entreprise (VIE) du GICAN dans deux zones stratégiques pour l'industrie navale française : l'Australie et le Pacifique Sud (basé à Adelaïde) ainsi que la zone Asie du Sud-Est (basé à Singapour). L'objectif est d'appuyer localement les adhérents présents ou ayant des projets de développement dans ces pays mais aussi d'identifier et de coopérer avec les parties prenantes françaises et locales, et de mettre en place des actions de terrain. La Lettre de Veille Internationale, adressée toutes les trois semaines aux adhérents du GICAN depuis mi-2019, reflète notamment l'activité des VIE du GICAN et permet la remontée d'informations sur les marchés, la concurrence et les évènements à l'international aussi bien pour les acteurs implantés dans ces zones stratégiques que pour les adhérents en France désireux de se renseigner sur les activités Indo-Pacifiques.

> *« Le GICAN poursuit et développe un dialogue constant avec ses partenaires français et étrangers pour l'export. »*

Cet appui passe également par la recension des pays cibles des industriels, qui a fait l'objet d'un questionnaire spécifique cette année, permettant ainsi de multiplier les actions et réunions d'information dédiées et de nourrir la feuille de route internationale de la Filière des Industriels de la Mer.

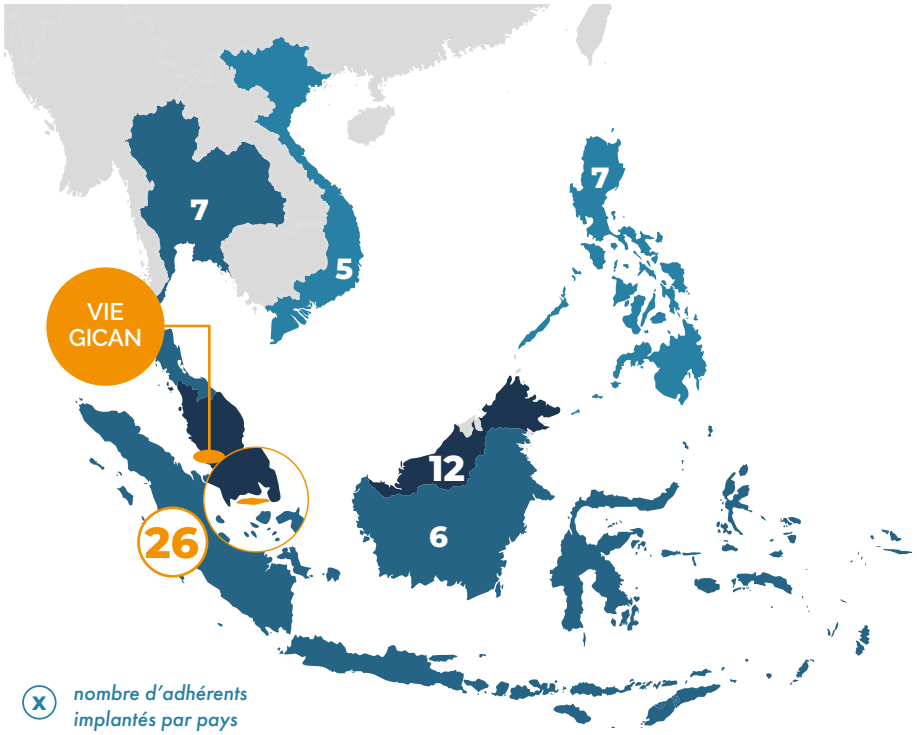
Trouver des marchés, et des partenaires, pour s'implanter à l'international

Les salons internationaux ainsi que les études commandées sur des pays prioritaires pour nos adhérents (en amont ou en aval des salons) font toujours l'objet de réunions en présence des interlocuteurs pertinents pour le développement à l'international des adhérents du GICAN (Direction Générale de l'Armement, Business France, Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, MEDEF International, Pôles Mer, OSCI, GICAT, GIFAS, MIDA, Austrade…). Ces réunions permettent notamment un apport d'informations sur les programmes en cours dans un pays donné, le partage de retours d'expérience et de bonnes pratiques, notamment entre les grands groupes et les PME et ETI.

> *« Permettre un apport d'information sur les programmes en cours, le partage de retours d'expérience et de bonnes pratiques. »*

En 2019, une cartographie interactive de l'empreinte australienne des adhérents du GICAN a été réalisée, afin de faciliter l'identification des partenaires sur place, nécessaire bien souvent à la réussite des stratégies de compensations industrielles demandées par les clients internationaux. Une cartographie similaire sur l'ASEAN a été réalisée et relayée. Une cartographie générale est également envisagée. Le GICAN a par ailleurs contribué au « Guide des compensations industrielles », réalisé par le GIFAS et les Conseillers du Commerce Extérieur, notamment pour sa partie australienne. Un second guide traitant spécifiquement de l'Inde et de l'enjeu du Make in India, associant le GICAN, le GIFEN et le GIFAS, est en cours de rédaction afin de permettre aux PME et ETI adhérentes du GICAN d'appréhender au mieux cette problématique.

L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE EN ASIE DU SUD-EST



63
adhérents présents dans la zone ASEAN

12
nouvelles implantations depuis 2015

14
joint-ventures et partenariats

Interview de Yannick VERGEZ,
Président du Groupe FIVA et Président du Comité PME/ETI du GICAN

Quels débouchés une PME de l'industrie navale française peut-elle trouver dans le cadre du contrat australien de Naval Group ?

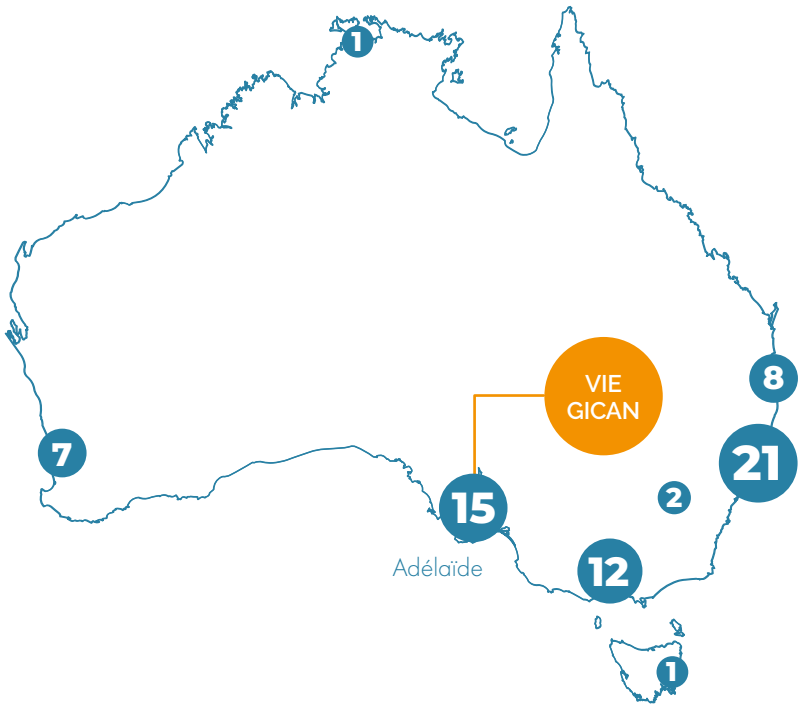
Pour les PME et ETI françaises ayant une expérience reconnue dans leur métier, les opportunités d'affaires sont évidentes. Des parts de marché sont à prendre dans un contexte économique où les entreprises australiennes ne sont pas suffisantes et surtout pas suffisamment expérimentées sur les activités de construction de sous-marins.

En quoi l'action du GICAN, en France et à Adélaïde, vous a-t-elle aidé dans votre implantation sur place ?

Le GICAN a vite pris la mesure des enjeux de ce super contrat et a joué un rôle de facilitateur auprès des institutions et des industriels français et australiens avec notamment la mise en place d'un VIE à Adélaïde.

L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE EN AUSTRALIE

https://www.cassini-conseil.com/interactif/GICAN/index.html



implantations géographiques, considérant qu'une entreprise puisse avoir plusieurs filiales

28
adhérents implantés dans le pays

15
nouvelles implantations depuis 2015

2
acquisitions de sociétés locales en 2019

4
joint-ventures établies en 2018 et 2019

+15
implantations de sociétés locales en 2019

EURONAVAL 2020

La 27e édition du plus grand salon dédié au naval de défense

Dans un environnement international en pleine mutation, où les évolutions technologiques croisent les nouveaux enjeux géostratégiques, EURONAVAL s'affirme depuis plus de 50 ans comme le principal salon naval dédié aux industriels et aux marines militaires du monde entier.

EURONAVAL, un évènement fédérateur

Véritable vitrine mondiale de l'industrie navale de défense, EURONAVAL revient en 2020 du 20 au 23 octobre à Paris-Le-Bourget pour sa 27e édition. Le salon EURONAVAL est une opportunité exceptionnelle de rencontres, d'échanges et d'affaires pour les professionnels et un levier d'innovation pour l'industrie navale du monde entier.

> *« Le salon Euronaval est une opportunité exceptionnelle de rencontres, d'échanges et d'affaires. »*

Des workshops et des tables rondes seront programmés tout au long du salon pour permettre aux industriels et aux institutionnels du monde entier d'aborder l'ensemble des sujets opérationnels, technologiques et stratégiques qui conditionnent le développement des marines militaires.

Un salon résolument tourné vers l'avenir

L'innovation sera encore au cœur de cette nouvelle édition d'EURONAVAL avec en particulier l'espace SEAnnovation dédié aux startups. En 2018, 34 startups dont 12 étrangères étaient présentes sur le salon et représentaient la diversité des activités du secteur telle que la cybersécurité, l'intelligence artificielle ou les véhicules du futur. Les ressources humaines de la filière de la construction navale française seront également d'actualité en 2020, avec le retour du Navire des Métiers qui y fêtera son deuxième anniversaire.

Une édition 2020 qui se renouvelle

Pour l'édition 2020, EURONAVAL prévoit de créer un pavillon dédié à la cybersécurité où la recherche et les dernières innovations cyber seront mises en valeur. D'autres nouveautés sont également à l'étude et devraient concourir à faire d'EURONAVAL 2020 une édition de très grande qualité, dans le respect le plus strict des mesures sanitaires pour la sécurité des exposants et des visiteurs.

FOCUS

LE GICAN À EURONAVAL 2018

Le GICAN avait réuni 13 co-exposants sur son stand. Le Président de la République a ainsi pu y découvrir les activités et les savoir-faire de trois adhérents du GICAN : Issartel, Streamwide et Bessé.

EURONAVAL 2018 a vu également l'inauguration du Navire des Métiers grâce à l'action du Campus des Industries Navales. Le secteur de la construction navale connaît une croissance de son activité mais peine encore à recruter.

Ce dispositif mobile permettant les rencontres entre les jeunes et les professionnels a accueilli durant la semaine plus de 350 jeunes du CAP au diplôme d'ingénieur.

EURONAVAL 2018 EN CHIFFRES

480 exposants dont **60%** d'exposants étrangers

1 000 rendez-vous BtoB

142 délégations officielles françaises et étrangères dont **13 ministres et 29 chefs d'État-major de la marine**

34 nationalités exposantes incluant la France

25 000 visites professionnelles

350 journalistes accrédités

Interview de Hugues du PLESSIS d'ARGENTRÉ,

Directeur Général de la SOGENA

Quelles sont les grandes nouveautés à attendre pour l'édition 2020 d'EURONAVAL ?

Pour sa 27e édition qui se déroulera du 20 au 23 octobre à Paris-Le Bourget, EURONAVAL 2020 va de nouveau mettre en lumière le marché en pleine croissance de l'industrie navale, tant au niveau national qu'international. Comme à chaque édition, le plus grand rendez-vous mondial du naval de défense prendra le cap vers l'avenir.

EURONAVAL sera une fois encore l'occasion de découvrir les technologies navales du futur. Nous allons également créer un pavillon dédié à la Cyber et travaillons à l'organisation de nouveaux espaces sur les thèmes de la fonction garde-côtes au niveau européen, de la plongée et de la coopération industrielle européenne. Nous allons également renouveler SEAnnovation, l'espace dédié aux startups, le Navire des Métiers pour faire découvrir ses formations et ses métiers. Enfin, nous préparons un projet de port virtuel où l'on pourra visiter les navires construits par nos exposants. De nombreux projets pour un salon 2020 exceptionnel.

L'implantation d'EUROMARITIME à Marseille était un pari. Est-il réussi ?

Venir à Marseille était en effet une prise de risque, mais nous sommes très heureux d'avoir gagné ce pari : EUROMARITIME a été un véritable succès, tout en gardant une dimension humaine. Nous sommes très satisfaits du visitorat, et nous avons eu de nombreux retours positifs de la part des exposants. Les acteurs présents font des affaires et sont fiers de faire partie de cet écosystème maritime français, européen et méditerranéen. Il y a ce sentiment d'appartenir à une grande famille du monde maritime, et cela va au-delà d'un simple salon business. Marseille est un grand port Euro-Méditerranéen et le choix légitime d'y organiser EUROMARITIME est judicieux et porteur d'avenir pour l'économie maritime et la Croissance Bleue.

EUROMARITIME 2020

La référence des acteurs de la croissance bleue euro-méditerranéenne

Franc succès pour la première édition à Marseille du salon EUROMARITIME organisé par Le Marin (groupe Ouest-France) et la SOGENA, du 4 au 6 février 2020.

> *Un salon surprenant, passionnant, sous le signe de l'innovation et d'une forte ambition partagée pour composer aujourd'hui la vision maritime de demain*
>
> *Christine CABAU-WHOEHREL, Présidente 2020 d'EUROMARITIME*

Une quatrième édition réussie à Marseille

En accueillant pour la première fois le salon EUROMARITIME, Marseille, le premier port de France, est devenu pendant trois jours le lieu privilégié des échanges entre les professionnels du maritime et les 5 000 visiteurs venus sur ce salon à taille humaine où a régné une ambiance business et conviviale. Parmi les nombreux sujets abordés pendant ces trois jours de rencontres et de conférences, on peut noter l'importance de la transition énergétique, de la mutation numérique, de la formation et de l'emploi.

Un salon à dimension humaine qui rassemble les acteurs du monde maritime

Pendant trois jours, EUROMARITIME a reçu de nombreuses personnalités du monde maritime et politique. Le 4 février, à l'occasion de l'inauguration du salon, Christine CABAU-WHOEHREL, Présidente d'EUROMARITIME 2020 et Directeur Central Exécutif en charge des actifs de CMA CGM, a accueilli le Secrétaire Général de la Mer, Denis ROBIN, représentant le Gouvernement, accompagné du Vice-amiral d'escadre Laurent ISNARD, Préfet maritime de la Méditerranée, de la Députée européenne Catherine CHABAUD, du Président du Cluster Maritime Français Frédéric MONCANY de SAINT-AIGNAN, et du Président du GICAN Hervé GUILLOU.

Notons également la venue sur EUROMARITIME de Renaud MUSELIER, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de Philippe VITEL, Vice-président de la Région, mais également, de Didier RÉAULT, Adjoint au Maire de Marseille, de Jean-François SUHAS, Président du Club de la Croisière de Marseille, de Jean-Marc ROUÉ, Président d'Armateurs de France, de Jean-Emmanuel SAUVÉE, Président de Ponant, d'Hervé MARTEL, Président d'UPF et du Grand port Maritime de Marseille-Fos, de Philippe LOUIS-DREYFUS, Président de la Task force maritime du MEDEF International, de Lamia KERDJOUDJ, Secrétaire Générale de FEPORT, de Laurent MOSER, Président du Pôle Mer Méditerranée, et bien d'autres personnalités politiques, institutionnelles et industrielles. Par ailleurs, Sophie PANONACLE, députée de Gironde, Saïd AHAMADA, député des Bouches-du-Rhône, Pierre KARLESKIND, député européen, et Gwendal ROUILLARD, député du Morbihan, ont également visité le salon afin d'y présenter les enjeux et travaux de la Team Maritime de l'Assemblée nationale. Enfin, une douzaine d'EUROMARITIME Guests, invités par la SOGENA, ont visité le salon, parmi lesquels des représentants du Maroc, d'Albanie, de Tunisie, de Côte d'Ivoire et du Monténégro qui était représenté par son Ministre des Transports et des Affaires Maritimes.

Cap sur 2022

Après une édition 2020 particulièrement réussie, les organisateurs d'EUROMARITIME donnent rendez-vous aux industriels de la mer du 1er au 3 février 2022, à Marseille, avec l'ambition de réunir un panel encore plus large d'acteurs européens et méditerranéens.

FOCUS

LE GICAN A EUROMARITIME 2020

Le GICAN accueillait sur son stand quatre adhérents : Navtis, Segula Group, CREPIM et Latty Group.

SEAstart, l'incubateur de startups du GICAN, était également présent sur l'espace SEAnnovation avec : Internest, Tuito, D-ICE Engineering et Notilo Plus.

Les métiers et les formations ont été mis en valeur sur le Navire des Métiers, avec les adhérents FIVA, Chantier Naval de Marseille, ECA Group, Naval Group et Sofresid.

© Gilles Martin-Raget

© Gilles Martin-Raget

© Gilles Martin-Raget

EUROMARITIME 2020 EN CHIFFRES

950 rendez-vous BtoB

30 conférences

5 000 visiteurs venant de **44** pays

260 exposants de **15** nationalités

17 startups

EUROMARITIME 2020, mobiliser tous les acteurs autour du respect de l'environnement et des océans

Le respect de l'environnement encourage l'innovation en France

Le développement de l'économie maritime fédère les acteurs autour d'une volonté de mieux respecter l'environnement et les océans. Les défis à relever sont nombreux et le Secrétaire Général de la Mer a rappelé quatre enjeux essentiels pour assurer ce développement : le verdissement, l'innovation, la numérisation et l'harmonisation européenne.

L'espace SEAnnovation dédié aux startups - qui en accueillait 17 - a mis en avant l'innovation notamment au cours des sessions de pitchs et lors de la séquence de lancement du Smart Port Challenge.
Les nombreuses conférences programmées tout au long du salon ont également souligné le potentiel de développement autour des technologies de pointe de la transition écologique, du GNL, du biogaz, ou de la propulsion vélique.

> *« Quatre enjeux essentiels : le verdissement, l'innovation, la numérisation et l'harmonisation européenne. »*

Coup de projecteur sur le fluvial, un secteur en plein développement

Le transport fluvial était également présent à EUROMARITIME dont il est un acteur essentiel. Les synergies entre les milieux maritime et fluvial sont nombreuses et porteuses d'avenir. Les convois fluviaux peuvent en effet transporter l'équivalent de 200 camions en émettant 4 à 5 fois moins de CO2. Le transport fluvial dispose d'un fort potentiel de développement et pourrait être multiplié par 4 sans qu'il soit nécessaire de modifier les infrastructures existantes.

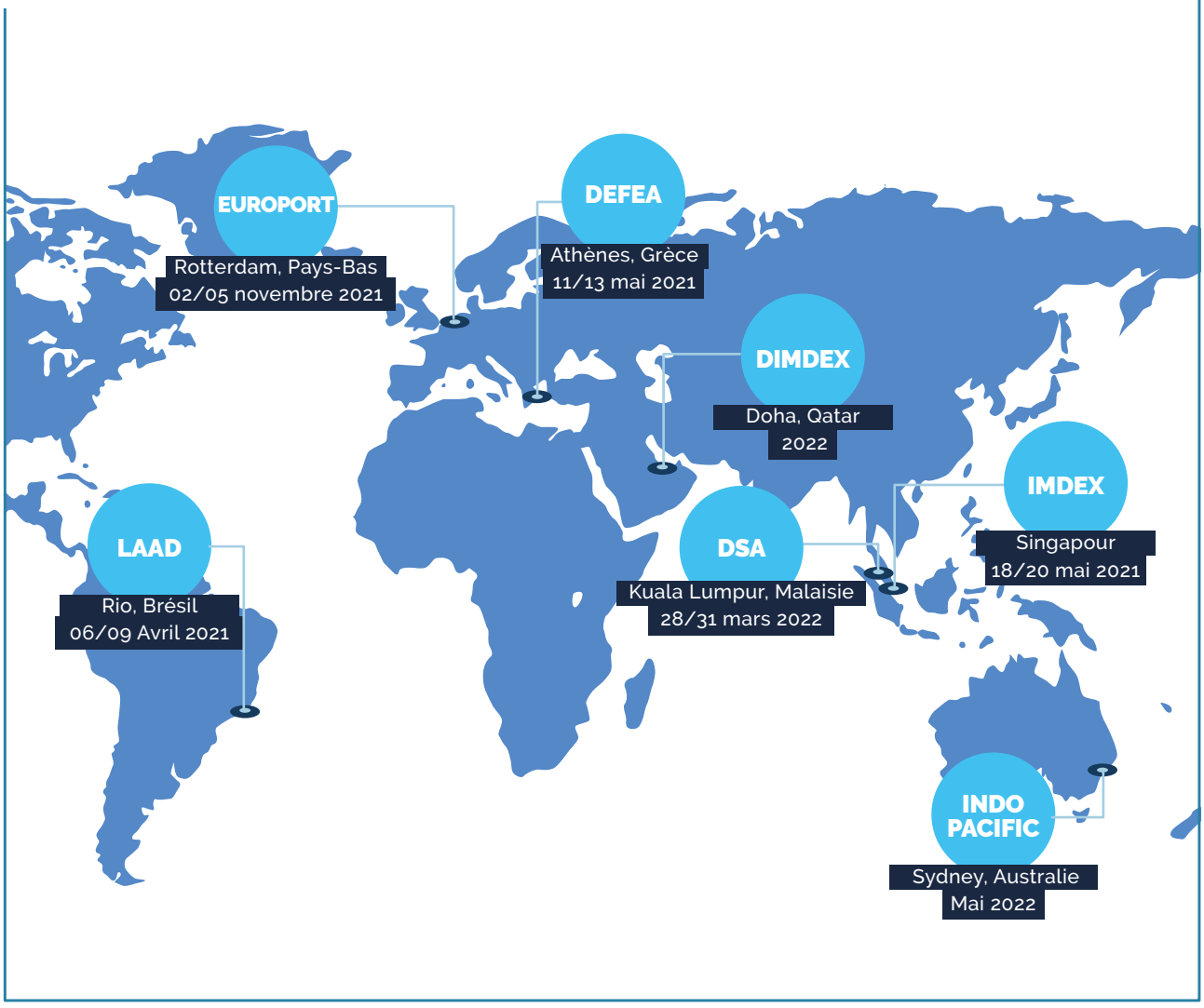
Pavillons France à l'international

Fédérer l'équipe France pour gagner ensemble

Le GICAN fédère la présence des industriels français sur les principaux salons à l'étranger. Il accompagne et soutient à l'export l'industrie de défense et du maritime en organisant les Pavillons France, symbole de l'unité et de la solidarité de l'industrie navale française à l'international.

LES PAVILLONS FRANCE DANS LE MONDE

Pour participer à un Pavillon France à l'international :
sales@sogena-events.com ou arnaud.martinsdatorre@gican.asso.fr



05

Structurer l'innovation du secteur

Innover durablement pour conserver l'avance de l'industrie navale française

Des technologies pour concevoir le navire vert

Construire et protéger le navire du futur

SEAstart, l'accélérateur de startups du GICAN

Innover durablement pour conserver l'avance de l'industrie navale française

Structurer et accélérer l'innovation et la transformation numérique des industries maritimes : la Filière des Industriels de la Mer définit une vision stratégique des grands enjeux actuels et accélère la R&D maritime grâce au CORIMER.

Parce que l'océan est un milieu de multiples contraintes, l'industrie navale concentre les ruptures technologiques. Les entreprises françaises, à la technologie reconnue et recherchée par les clients internationaux, entendent conserver leur avance et se placer à la pointe sur les questions énergétiques, environnementales et numériques.

La transition écologique de l'industrie navale, un impératif mais également une opportunité

En effet, alors que la navigation internationale contribue pour environ 800 millions de tonnes aux émissions de CO_2 par an – soit environ 2,5% des émissions mondiales, l'équivalent d'un pays comme l'Allemagne – de nouvelles réglementations internationales de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Organisation des Nations Unies (ONU) visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime, notamment par la multiplication des zones SECA et NECA. Les industriels français n'ont pas attendu ces nouvelles réglementations pour développer les technologies nécessaires au verdissement des navires, et la transition énergétique constitue aujourd'hui déjà un véritable avantage comparatif vis-à-vis de la concurrence internationale.

Ainsi, au-delà des nouvelles propulsions, l'industrie navale française est en mesure de travailler au futur « mix énergétique » des navires grâce à de multiples technologies. Résolument, l'industrie maritime française fait de la transition énergétique une vraie opportunité.

Accompagner l'avènement du navire intelligent

D'autres outils, tels que l'utilisation de logiciels de routage ou d'analyse des dynamiques océaniques permettent également d'atténuer l'empreinte environnementale des navires. Le navire de demain amassera et traitera davantage de données et autonomisera ou aidera à la décision sur des commandes aujourd'hui opérées par l'homme, comme le démontre déjà la part croissante que jouent les drones marins et sous-marins dans les activités maritimes, qu'elles soient civiles ou militaires. Les industriels navals français, PME et ETI, qui occupent un rôle de premier plan au niveau mondial par l'intermédiaire de grands groupes sur ces sujets, doivent également prendre en compte les impacts sociaux et cyber-sécuritaires de ce développement.

> *« Le navire de demain amassera et traitera davantage de données et autonomisera ou aidera à la décision sur des commandes aujourd'hui opérées par l'homme. »*

Le numérique et la multiplication des données touchent également le fonctionnement des entreprises, pour qui la transformation digitale est l'opportunité de gagner en compétitivité et de diminuer la pénibilité de certains postes, mais également d'améliorer les procédures et les process, notamment dans le lien avec les fournisseurs et/ou les donneurs d'ordres.

LE CORIMER EN CHIFFRES

2 tours de délibération

21 projets financés

Une demande de financements de plus de **50 millions d'euros**

Question à Jean-Georges MALCOR,
Président du CORIMER

Un an après le premier appel à projets innovants, qu'a apporté le CORIMER pour l'innovation maritime ?

De la visibilité, forcément, et de la mobilisation pour l'innovation maritime, qui reste chroniquement sous-financée par les pouvoirs publics au regard d'autres filières industrielles. Mais aussi une véritable ambition stratégique, partagée à la fois par les industriels et par les pouvoirs publics : nombreuses ETI, PME et startups ont pu ainsi proposer des projets innovants et très intéressants.

De ce point de vue, un des objectifs du CORIMER a été rempli. Il reste néanmoins beaucoup à faire pour aller jusqu'au bout et mettre en place plus rapidement avec les différents opérateurs étatiques les financements nécessaires pour ces projets. C'est clairement une de nos priorités et un des axes d'amélioration que nous proposons pour 2020 afin que la procédure modifiée permette de gagner en fluidité et efficacité pour financer les grands projets structurants pour la filière maritime et les pépites à soutenir .

Des innovations, en phase avec la vision stratégique de la filière, soutenues par le CORIMER en 2019

L'ensemble de ces enjeux sont pris en compte par la filière, et par le CORIMER qui a entrepris en 2019 son premier appel à projets innovants. 18 mois après la création de la Filière des Industriels de la Mer, la R&D et l'innovation se sont structurées autour de quatre feuilles de route, animées par les industriels du secteur : smart ship, green ship, smart yard et smart offshore industries.

Pour les porteurs de projets, en cohérence avec les feuilles de route actées dans le contrat de filière par les industriels et les pouvoirs publics, le CORIMER est l'instance de labellisation des projets dans le domaine maritime industriel, un lieu de rencontre incontournable entre les industriels et les guichets de financement publics.

Aller plus vite sur la transformation numérique des entreprises

Aux côtés de la R&D et de l'innovation, la transformation numérique fait partie des axes majeurs de l'action de la Filière des Industriels de la Mer, prolongeant ainsi l'action engagée par le GICAN avec son étude PIPAME (Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques de la Direction Générale des Entreprises). Les conclusions de cette étude et la feuille de route numérique de la filière doivent permettre d'engager davantage les grands groupes, les PME et les ETI dans une approche commune et une gestion fluidifiée de leurs relations et process.

Financement de la R&D et de l'innovation, transformation numérique des entreprises, relations entre industriels et startups prometteuses :le GICAN s'engage pour faire vivre l'innovation de l'industrie navale française et conforter ainsi l'avance technologique des entreprises.

FOCUS

LES JOURNÉES TECHNIQUES DU GICAN

Le Comité Technique du GICAN, sous la présidence de Jean-Charles NAHON, organise depuis 2 ans des journées techniques thématiques. Les échanges lors de ces journées techniques permettent d'une part de partager les connaissances et intérêts des industriels et instituts de recherche, et d'autre part de préparer les projets innovants à porter ensuite dans les travaux du Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer, ou bien au niveau européen. Deux Journées Techniques ont ainsi eu lieu en novembre 2019 et juin 2020, traitant respectivement des matériaux novateurs (particulièrement les matériaux composites et la fabrication additive) et sur la transformation numérique des entreprises.

Le Comité Technique a aussi organisé, lors du salon EUROMARITIME, une présentation de l'étude « Pipame » sur les moyens de faciliter les échanges numériques de la Filière des Industriels de la Mer, étude co-financée en 2018/2019 par le GICAN, la DGE, le CGDD et la DGA. Afin de donner suite à cette présentation, le Comité va consacrer la prochaine journée technique à ce thème.

En parallèle du travail du Comité Technique, le GICAN a continué de participer aux travaux des Commissions Centrale et Régionales de Sécurité des navires, et aux travaux de suivi de la réglementation, au niveau international avec l'OMI et de l'UE (largement par le biais de SEA Europe) et au niveau national.

Le GICAN travaille également avec la CNAM sur le sujet de la révision de certaines dispositions générales pour la sécurité du travail. Concernant la normalisation, le GICAN co-finance avec EVOLEN la commission de l'AFNOR sur l'éolien offshore.

Des technologies pour concevoir le navire vert

De nouvelles réglementations environnementales internationales qui s'imposent de plus en plus aux armateurs, mais des technologies déjà matures ou en développement : l'industrie navale française a déjà les atouts pour concevoir le mix énergétique du navire de demain.

Les engagements répétés du Gouvernement et des organisations internationales, tout comme les critiques qui peuvent être émises contre les émissions, atmosphériques en particulier, des navires, mais également le volontarisme des armateurs, confortent les industriels dans leur choix de s'engager durablement en faveur de la transition énergétique et écologique des navires.

Des technologies françaises qui permettent de répondre à l'enjeu environnemental

De nombreuses technologies sont désormais matures et permettent de réduire de manière substantielle les émissions, telles que l'optimisation des carènes, des hélices ou des autres propulseurs, ou la gestion optimisée de l'énergie à bord, ce qui permet de limiter la consommation de carburant. Les technologies de traitement des fumées, grâce aux scrubbers notamment, sont également aujourd'hui largement adaptables à tous les types de navire, en construction neuve ou en retrofit.

Le gaz naturel liquéfié (GNL), s'il ne règle que partiellement le problème des gaz à effet de serre, est une technologie prête pour diminuer drastiquement les autres émissions, avant de parvenir à terme à des propulsions utilisant des carburants de synthèse issus d'énergie renouvelable, ou par pile à combustible, ou par batteries, sur lesquelles les industriels de la construction navale française travaillent déjà.

Par ailleurs, la propulsion éolienne est en plein développement, et de nouvelles solutions émergent, notamment avec les voiles épaisses et les profils épais ventilés.
Ces voilures ont des performances supérieures aux voiles classiques.
Par ailleurs, les kites permettent de fournir aux grands navires une traction auxiliaire. La propulsion éolienne a connu en 2019 et au premier semestre 2020 de nouveaux succès, que ce soit pour des navires de transport de marchandises ou pour des paquebots.

> *« L'industrie navale française a déjà les atouts pour construire le mix énergétique du navire de demain »*

FOCUS

LE FLUVIAL, POSSIBLE DÉMONSTRATEUR DU NAVIRE VERT ?

Axe de développement des activités du GICAN, le fluvial est un secteur porteur pour le développement du navire vert, en raison des petites puissances qui permettent l'expérimentation d'un certain nombre de solutions, avant leur déclinaison océanique. Le GICAN s'investit via un apport en compétences et en industrie dans le projet MULTIREGIO, porté par Voies Navigables de France (VNF) aux côtés d'autres filières industrielles, et est engagé en faveur du renouvellement de la flotte fluviale parisienne avec les acteurs du secteur dans le cadre du prochain appel à projets innovants du CORIMER.

Construire et protéger le navire du futur

L'industrie navale française produit des objets particulièrement complexes et à forte valeur ajoutée afin de se différencier d'une très forte concurrence dans le contexte international. Les délais de mise sur le marché sont de plus en plus courts et les prix de vente de plus en plus bas.

> *« La logique du smart yard s'est imposée ces dernières années. »*

Face à ces mutations, la logique du *smart yard* s'est imposée ces dernières années pour structurer, animer et mettre en œuvre une démarche suffisamment collective et nationale des industries de la mer, qui doit permettre d'améliorer la compétitivité globale du secteur, mais également de réduire la pénibilité d'un certain nombre de métiers.

A l'instar des actions engagées dans d'autres filières industrielles - aéronautique notamment à travers la plateforme Usine aéronautique du Futur initiée par le CORAC- une action dédiée à la Filière des Industriels de la Mer a été mise en place. La filière produit majoritairement des très petites séries, voire du pluri-unitaire, manipule des objets volumineux et présente la complexité d'avoir une organisation partagée entre les usines et les chantiers. Des solutions technologiques dédiées doivent donc ressortir du fait de ces particularités.

> *« La transition numérique est le corolaire de cet enjeu incontournable du smart yard. »*

La transition numérique est le corolaire de cet enjeu incontournable du *smart yard*. Elle doit se prolonger à bord du navire également, pour en faire résolument un smart ship. La plupart des industries ont initié leur mutation depuis plusieurs années pour bénéficier du numérique comme levier de croissance et de compétitivité.

> *« Le GICAN veut aider ses adhérents à appréhender au mieux les enjeux de robotique navale, marine et sous-marine. »*

La digitalisation dans le domaine maritime doit permettre de voir émerger des bateaux intelligents, connectés de manière cyber sécurisée et autonomes (collecte, stockage, partage, et valorisation des données).

La mise en place de plus nombreux capteurs de la mer dans le but de l'amélioration de la connaissance environnementale va dans le sens de l'histoire ; l'autonomisation du navire est en marche et le GICAN veut aider ses adhérents à appréhender au mieux les enjeux de robotique navale, marine et sous-marine.

SEAstart

Un programme au service des startups et des adhérents du GICAN

Élément majeur de la nouvelle stratégie d'innovation du GICAN, l'accélérateur de startups SEAstart, annoncé lors de l'Assemblée Générale en juin 2019, a été officiellement lancé le 3 octobre 2019, à l'issue d'un processus de sélection de plusieurs mois. Douze startups sont désormais accompagnées par le GICAN.

Alors que les industriels se tournent de plus en plus vers l'innovation externe pour répondre aux problématiques de leurs clients nationaux et internationaux, et que le ministère des Armées se dote d'une stratégie propre vis-à-vis des startups, notamment grâce à la création de l'Agence de l'Innovation de Défense, le GICAN se devait de se doter d'un programme spécifique à destination des jeunes entreprises. Cela d'autant plus que, de leur côté, les startups sont encore malheureusement nombreuses à méconnaître la dualité, voire la maritimité, de leurs innovations et de leurs applications.

Des entreprises prometteuses pour l'industrie navale française et la filière

Face à ce double besoin, l'accélérateur SEAstart du GICAN ambitionne de préparer l'avenir avec les innovateurs du naval et du maritime, et d'accompagner les entreprises sélectionnées afin de préparer leur insertion réussie dans le tissu industriel naval français, qu'il soit civil ou militaire. L'appel à manifestation d'intérêt a recueilli près de quarante candidatures. Le jury de sélection, présidé par Fabien NAPOLITANO, Président d'iXblue, et composé de Philippe GARELLI, Président d'Altawest/Jeumont Electric, Emmanuel-Marie PETON, Responsable Innovation du Cluster Maritime Français, Christophe AVELLAN, Directeur Adjoint du Pôle Mer Méditerranée et François LAMBERT, a décidé de retenir douze startups pour participer au programme SEAstart : ces startups, intervenant dans les quatre grands axes de R&D de la Filière des Industriels de la Mer – smart yard, smart ship, smart offshore industries, green ship - sont désormais accompagnées par le GICAN pour une période de dix-huit mois.

Un accompagnement sur mesure pour développer les opportunités

Au-delà du travail et de l'accompagnement quotidien en bilatéral, les startups sont désormais réunies tous les deux mois pour une réunion présentielle, afin de mieux appréhender l'écosystème maritime et leurs potentiels marchés. Le programme SEAstart était également présent à la Fabrique Défense en janvier 2020, ainsi qu'à EUROMARITIME en février 2020.

Des partenariats à développer

Le programme SEAstart doit désormais mettre en lumière ces innovations auprès des adhérents du GICAN, et permettre ainsi de développer les collaborations entre les entreprises de l'industrie navale française et ces startups. Partenariats industriels, preuves de concepts validées, contrats communs : l'esprit de collaboration du GICAN doit inspirer l'action du programme SEAstart, et ainsi permettre aux startups et aux adhérents de travailler ensemble pour préparer l'avenir.

4 AXES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES STARTUPS

- MARCHÉS
- FINANCEMENTS
- VISIBILITÉ
- EXPERTISE

Question à Fabien NAPOLITANO,

Président d'iXblue et Président du jury de sélection de SEAstart

En quoi l'ouverture du GICAN aux startups grâce à SEAstart était-elle nécessaire ?

Le GICAN bénéficie aujourd'hui d'une vraie assise dans l'ensemble de l'industrie navale française, ce qui lui donne une représentativité forte du tissu industriel. Cependant, comme nous l'avons vu lors d'EURONAVAL 2018 et comme cela devrait se confirmer au cours de la prochaine édition, les startups représentent aujourd'hui une part non négligeable de l'innovation maritime. Elles captent désormais l'intérêt des grands donneurs d'ordres, mais aussi du ministère des Armées. L'accélérateur SEAstart est l'opportunité pour elles d'amplifier ce mouvement, et de permettre à l'ensemble des adhérents du GICAN de se saisir de ce nouvel enjeu.

Les startups sélectionnées par le programme SEAstart

- CERBAIR – ANTI-DRONE SOLUTION
- D-ICE ENGINEERING
- ECO-ADAPT
- ELWAVE
- eodyn
- FORSSEA ROBOTICS
- Internest – Autonomous flights in complex environments
- MMProcess – Composite-Design-Technologies
- NEOCEAN
- notilo plus
- olenergies
- tuto

06

Soutenir les enjeux d'emploi

Emplois, formations, compétences : dépasser les difficultés pour en faire un levier de la croissance de l'industrie navale

Le Navire des Métiers, un tour de France des métiers du naval et du maritime

Les rendez-vous de l'orientation

Les métiers en tension pour le secteur naval

Emplois, formations, compétences

Dépasser les difficultés pour en faire un levier de la croissance de l'industrie navale

Des carnets de commandes records, pour les chantiers comme pour les équipementiers, pour les activités civiles et militaires, et pourtant de grandes difficultés à recruter : le constat est partagé par de nombreux adhérents du GICAN. Le GICAN œuvre, notamment grâce au Campus des Industries Navales, pour restaurer l'attractivité de l'industrie navale française et adapter les formations aux besoins des industriels.

Les carnets de commandes des industries navales génèrent aujourd'hui de forts besoins en recrutements, pour des métiers sur l'ensemble de la chaîne hiérarchique et des niveaux de qualification. Ainsi, les ouvriers et techniciens de niveau bac à bac+3, indispensables à la conception, à la construction et à la maintenance des navires, sont particulièrement recherchés par les industriels. Les besoins en recrutement sont également importants pour le niveau ingénieur (bac+5), et bien souvent pour des postes qui n'existaient pas il y a encore quelques années.

Des recrutements et créations de poste nombreux, mais de véritables difficultés à recruter

Dans son ensemble, l'industrie navale française prévoit de recruter 30 000 personnes dans les 10 prochaines années dont 10 000 créations de postes, et avec un besoin immédiat d'environ 1 500 postes à pourvoir dans les différentes entreprises. A l'échelle des Industriels de la Mer – rassemblant les activités navales, mais aussi le nautisme, l'offshore pétrolier et gazier et les énergies marines renouvelables, un secteur porteur pour les prochaines années compte tenu de la diversification des chantiers navals dans ce domaine – les besoins en recrutement sont estimés à environ 70 000 personnes d'ici 10 ans, dont 22 000 créations nettes d'emplois (en 2019, la Filière des Industriels de la Mer représente environ 120 000 emplois en France).

> *« Les ouvriers et techniciens de niveau bac à bac+3 sont particulièrement recherchés par les industriels. »*

Pourtant l'industrie navale française peine encore à attirer et à recruter, notamment en raison d'un manque certain d'attractivité de l'industrie en France et des lacunes de visibilité de l'industrie maritime. L'industrie navale souffre aussi d'une image datée et erronée, en décalage vis-à-vis des évolutions technologiques et numériques des métiers. L'enjeu, collectivement, est de faire connaître ces métiers à forte valeur ajoutée et les opportunités d'emplois.

> *« Le besoin d'adapter les formations déjà existantes aux besoins en compétence des industriels est primordial. »*

Pour les industriels, l'enjeu de l'emploi est également qualitatif, et le besoin d'adapter les formations déjà existantes aux besoins en compétence des industriels est primordial, alors qu'aujourd'hui un temps de formation en interne est bien souvent nécessaire à l'issue des recrutements. L'industrie navale est en effet marquée par l'essor de l'industrie 4.0, qui nécessite l'acquisition de nouvelles compétences, pour l'ensemble des niveaux de qualification.

L'industrie navale française recrute

dans les **10 prochaines années**

30 000 personnes

dont **10 000** créations de postes

En **2019**

la Filière des Industriels de la Mer représente environ

120 000 emplois en France

Le Campus des Industries Navales (CINav), le rapprochement inédit entre les pouvoirs publics et les industriels pour l'emploi naval et maritime

Le Campus des Industries Navales permet la prise en compte de cet enjeu tant qualitatif que quantitatif. Créé en novembre 2017 à l'initiative de partenaires publics et privés, le CINav œuvre sur l'ingénierie pédagogique, avec la création de blocs de compétences permettant de compléter les formations déjà existantes, grâce au concours des industriels et des spécialistes en ingénierie pédagogique. Les centres de formation sont ainsi labellisés, en coopération avec les Régions et les ministères de l'Éducation nationale et de l'Enseignement supérieur, ce qui facilitera le sourcing des candidats pour les adhérents du GICAN. Lancé lors d'EURONAVAL 2018, le Navire des Métiers est l'outil d'attractivité du Campus des Industries Navales. Dispositif itinérant de présentation des métiers, le Navire des Métiers, composé de quatre dispositifs, a participé au cours de l'année 2019/2020 à 27 évènements, accueillant pour l'occasion les adhérents du GICAN qui souhaitent attirer des recrues, tels qu'à EUROMARITIME, à la Fabrique Défense ou à la Mer XXL.

Des perspectives structurantes pour le CINav, soutenues par l'action du GICAN

Fort de ses réussites, le Campus des Industries Navales a inauguré le 29 novembre 2019 son bâtiment totem en présence de Jean-Michel BLANQUER, ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, et de Loïg CHESNAIS-GIRARD, président de la Région Bretagne. La démarche volontariste du Campus s'est par ailleurs étendue à la Région Sud et à l'industriel ECA Group en 2020, à l'occasion du salon EUROMARITIME. Le Campus des Industries Navales doit désormais étendre ses actions à l'ensemble des composantes de la Filière des Industriels de la Mer, et à l'ensemble des régions littorales de France métropolitaine.

Le GICAN soutient et participe aux actions du CINav, notamment dans le cadre de l'Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC), signé en novembre 2019 par le ministère du Travail, l'UIMM, l'OPCO2i et le CINav (en tant que représentant de la Filière des Industriels de la Mer). Le GICAN est pilote de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) de la filière, qui sera réalisée grâce à une enquête chiffrée (qualitative et quantitative) des besoins en recrutement sur les 5 prochaines années ainsi qu'une étude sur les capacités et la localisation des centres de formation, et la mise en place d'un système pérenne de recueil des données. Les travaux de la GPEC devront permettre ainsi d'identifier de manière anticipée les besoins en recrutement pour permettre aux acteurs de la formation d'adapter l'investissement formation, de disposer de chiffres pour sensibiliser les entreprises et le grand public au développement de l'alternance et, plus globalement, de valoriser le potentiel d'emplois de la filière et d'intégrer dans la réflexion prospective des enjeux particuliers : féminisation de la filière, intégration des actifs les plus fragilisés (seniors, travailleurs handicapés...).

Les formations labellisées et en cours de labellisation par le Campus des Industries Navales

Le Label by CINavCQPM (Certificat de Qualification Paritaire de la Métallurgie) technicien intégrateur/projeteur (Naval Group Cherbourg), attribué pour 5 ans

Licence Professionnelle Métiers de l'Industrie Navale et Maritime - Parcours : Métiers de l'Industrie et la Construction Navale (IUT de Lorient) attribué pour 5 ans

CQPM (Certificat de Qualification Paritaire de la Métallurgie) charpentier coque (Pôle Formation Bretagne à Lorient) attribué pour 5 ans

Option navale du Bac pro Métiers de l'électricité et de ses environnements connectés (MELEC) (Lycée Rompsay à La Rochelle) attribué pour un an

En cours de labellisation
BTS Conception et industrialisation en construction navale (Pôle Formation Bretagne à Lorient), Bac Pro Technicien en Chaudronnerie Industrielle (lycée La Joliverie à Nantes), Bac pro Technicien d'Usinage (lycée La Joliverie à Nantes), Bac pro Métiers de l'électricité et de ses environnements connectés (MELEC) (lycée Edmond Doucet à Cherbourg), Bac pro Technicien en Chaudronnerie Industrielle (lycée Edmond Doucet à Cherbourg), Mention Complémentaire post Bac pro soudage (lycée Edmond Doucet à Cherbourg).

> *« Il faut construire des écosystèmes favorables, comme celui-ci. Ce bâtiment totem sera un modèle pour d'autres initiatives en France. C'est une vitrine de l'excellence, une vitrine populaire et technologique. »*
>
> *Jean-Michel BLANQUER*
> *Ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse*

LES PARTENAIRES DE CINav

4 ministères :

Travail,
Éducation nationale et Jeunesse,
Enseignement Supérieur,
Recherche et Innovation,
Transition écologique et solidaire
(Transports)

1 composante des Forces armées :

La Marine nationale

5 industriels :

CMN,
Piriou,
Chantiers de l'Atlantique,
Naval Group,
ECA Group

2 partenaires :

UIMM,
Bretagne Pôle Naval

5 régions :

Nouvelle-Aquitaine,
Normandie,
Pays-de-la-Loire,
Bretagne,
Sud

1 syndicat professionnel :

Le GICAN

Interview de Dominique SENNEDOT,

Président du Campus des Industries Navales

Deux ans après la création du CINav, quel bilan peut-on tirer ?

Au-delà des jeunes et des moins jeunes sensibilisés aux opportunités d'emplois du secteur, le Campus des Industries Navales a permis de lancer une véritable dynamique, vertueuse et rassemblant tous les acteurs publics et privés impliqués dans la formation. On sent davantage d'attention de la part des ministères sur les questions de l'apprentissage, de l'alternance ou des métiers techniques, ce qui est primordial pour réussir le pari de l'emploi. Les industriels, chantiers comme équipementiers, se saisissent également désormais de l'enjeu de l'attractivité de leur entreprise. Ils doivent pouvoir utiliser également le Navire des Métiers pour aller à la rencontre des demandeurs d'emploi !

Après la Région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur et ECA Group, quels élargissements peut-on attendre pour les prochains mois ?

La Région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur et ECA Group ont effectivement rejoint le CINav le 1er janvier 2020. C'était une première étape importante vers l'élargissement du CINav, qui a vocation à englober l'ensemble des régions littorales de France métropolitaine : les Hauts-de-France et l'Occitanie sont donc les prochains partenaires. Par ailleurs, le CINav convertit à sa démarche publique-privée les autres industries, et doit donc désormais rallier le nautisme, l'offshore et les énergies marines renouvelables. C'est l'ambition du contrat de filière, et ce sera chose faite dans quelques mois.

FOCUS

Le Club des RH du GICAN

Le Club des RH réunit, tous les trois mois, les responsables Ressources Humaines des adhérents du GICAN, autour d'une thématique donnée amenant à la présence d'un intervenant extérieur et permettant ainsi les échanges.

Trois Clubs des RH se sont ainsi tenus depuis juin 2019, dont la dernière édition à Brest dans le bâtiment totem du Campus des Industries Navales. Présidé par Hélène MARTY, DRH de Couach, le Club des RH s'intéressera dans les prochains mois aux questions de la santé et de la sécurité au travail, à l'actualité du droit social, aux questions de travail détaché et de législation amiante. Le Club des RH est ouvert à tous les adhérents du GICAN.

Les actions européennes

A l'échelle européenne, le GICAN est partenaire du projet ASSETS, financé par la Commission européenne et dont l'objectif est de créer et maintenir les ressources en compétences suffisantes pour les besoins du secteur de la défense, en élaborant des programmes de formations spécifiques et innovants.

Par ailleurs, le GICAN participe au European Social Dialogue Committee for Shipbuilding, un comité tripartite dont SEA Europe coordonne la délégation industrielle par le biais du SEA Human Capital. Jacques HARDELAY, Président de Chantier Naval de Marseille et Administrateur du GICAN, préside ces deux instances européennes.

Le Navire des Métiers

Un tour de France des métiers du naval et du maritime

Tout au long de l'année, les équipes du Campus des Industries Navales et du GICAN, en lien avec les industriels du secteur, ont parcouru les évènements grands publics en France pour faire connaître les opportunités d'emploi de l'industrie navale et maritime française.

2019/2020
29 évènements
101 jours d'exposition

Plus de 6 500
jeunes accueillis

Les rendez-vous de l'orientation

Nice
Cherbourg
Rouen
Saint-Brieuc
Brest
Angers
Angoulême
Lorient
Lanvéoc
La Ciotat
Sète
Châlon sur Saône
Toulon
Rochefort
Marseille
Bordeaux
Caen
La Seyne sur Mer
Paris
Nantes
La Rochelle

Salon de l'étudiant
Forum des métiers
Armada Rouen & Hermione Parcours Métiers
50 métiers en direct
École Navale Azimut
Finale régionale des Olympiades des métiers Forum de l'orientation
Salon de l'étudiant
French Fab Tour UIMM 56 Pro&Mer
Journée Sciences Navales
Les Nauticales
Escale à Sète
La Fabrique Défense (région)
Salon du lycéen et de l'étudiant
Coup de projecteur Métiers Nautisme / Naval
EUROMARITIME / Métierama Usine Extraordinaire 2019
Finale régionale des Olympiades des métiers
Les Journées Maritimes Régionales
Semaine Emploi Maritime
La Fabrique Défense
La Mer XXL
Semaine Nautisme

Les métiers en tension pour le secteur naval

Spécialité :
Concevoir-rechercher-développer

Technicien d'études / projeteur
Technicien d'études / Emménageur

Spécialité :
Réaliser-fabriquer assembler-moderniser

Chaudronnier
Soudeur
Tuyauteur
Peintre
Mécanicien naval
Peintre en construction navale
Usineur, fraiseur, tourneur
Mécatronicien naval
Appareilleur

Spécialité : Installer-maintenir

Technicien de maintenance
Technicien électronicien

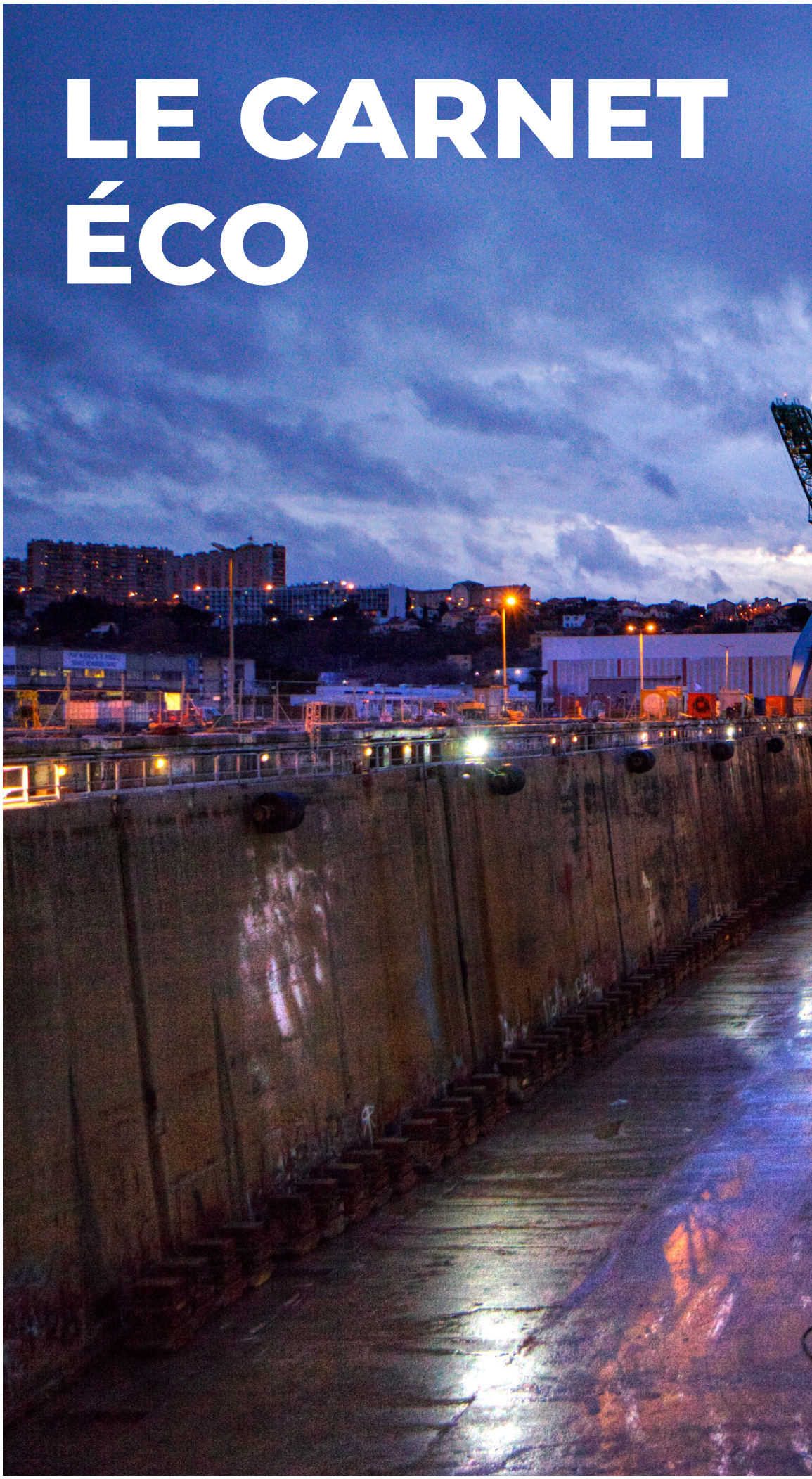
Spécialité : Préparer-superviser coordonner

Méthode
Superviseur / conducteur de travaux
Qualiticien

Les autres métiers en tension :

Accastilleur
Drapeur/gel Coater (réparateur finisseur polyester)
Électricien marine
Menuisier d'agencement nautique
Opérateur matériaux composites (stratifieur)

LE CARNET ÉCO



ÉCONOMIE : *Il y aura un avant et un après …*

Portée par ses niches de spécialisation sur le marché mondial (navires de défense et paquebots surtout), l'industrie navale européenne était sur une tendance très positive pour les années 2018 et 2019. La crise du Covid-19, qui ouvrira une nouvelle séquence économique va marquer durablement, l'activité des prochaines années.

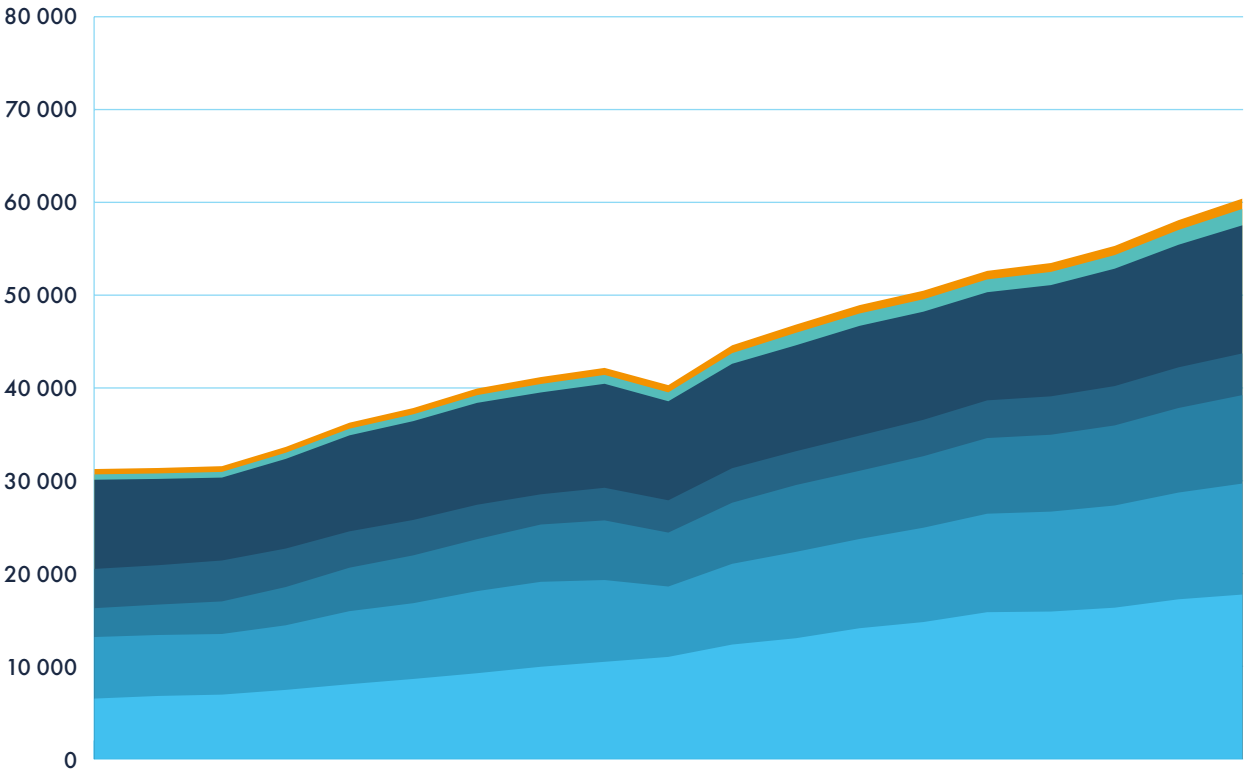
Le marché naval de défense a été, depuis 10 ans, en augmentation à l'échelle mondiale. Les segments des frégates et des Offshore Patrol Vessels, en plus de celui des sous-marins, sont particulièrement porteurs pour les chantiers et les équimentiers français. Le renouveau de la guerre des mines, qui fait l'objet de plusieurs programmes à l'international, complète cette tendance.

La montée en puissance de l'éolien offshore se poursuit, et à présent également en France : les premiers champs commerciaux ont entraîné en 2019 des commandes significatives pour notre industrie. Au plan mondial, le marché de l'éolien offshore s'installe à des niveaux élevés (plusieurs milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel pour les industriels européens, dont une bonne partie pour l'industrie navale). Cette perspective devrait compenser, en partie, la nouvelle crise de l'offshore pétrolier et gazier, qui amorçait à peine sa reprise, à la suite de la crise de 2014/2015.

Civil, défense, énergies renouvelables : des marchés porteurs pour l'Europe

Le transport maritime mondial est depuis longtemps en croissance, hormis la baisse généralisée à la suite de la crise de 2008. Le transport maritime de gaz (gaz naturel liquéfié et gaz de pétrole liquéfié) a connu une croissance particulièrement élevée.

Trafic maritime mondial en tonnes-milles de fret, 2000-2018

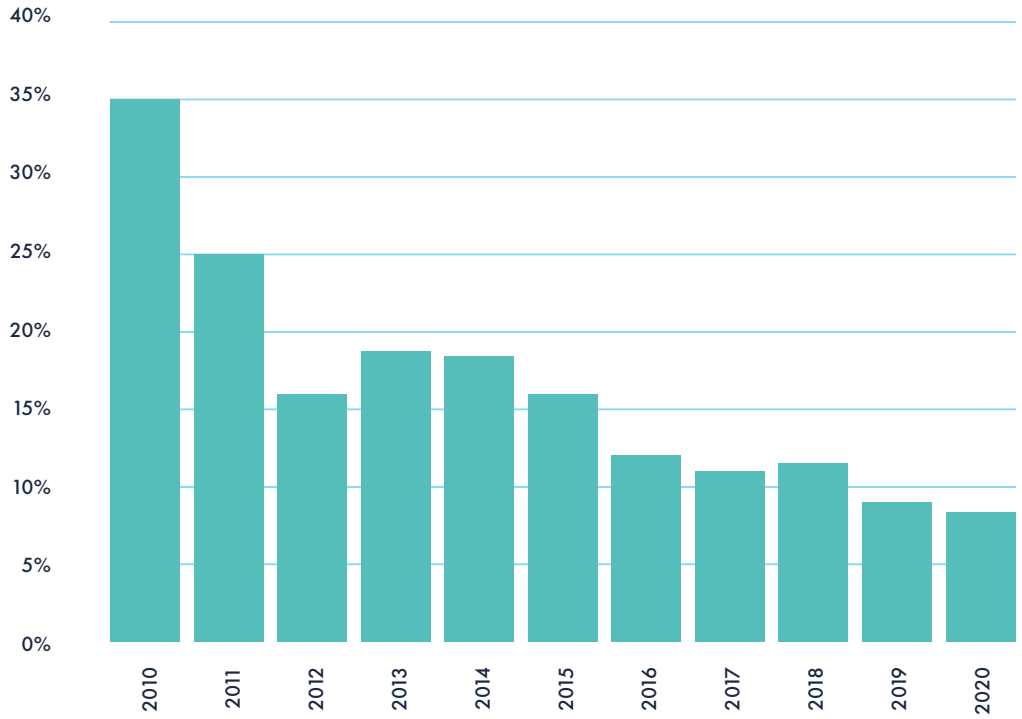


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (a)	2018 (b)
Produits chimique	580	589	620	632	650	676	713	747	759	783	848	888	903	925	920	961	993	1058	1111
Gaz	576	591	611	662	717	735	833	913	956	958	1148	1344	1333	1337	1381	1421	1462	1595	1766
Pétrole	9614	9303	8938	9665	10348	10654	10984	10981	11211	10679	11255	11420	11831	11657	11659	11993	12657	13216	13809
Autres marchandises	4233	4245	4414	4150	3920	3818	3712	3257	3517	3481	3723	3645	3795	3923	4065	4139	4242	4384	4497
Conteneurs	3111	3279	3512	4124	4687	5158	5601	6178	6431	5815	6588	7206	7352	7712	8157	8290	8635	9117	9535
Vracs de moindre importance	6638	6573	6538	6965	7876	8170	8852	9160	8817	7586	8705	9312	9624	10172	10617	10775	11018	11510	11967
Principaux vrac	6509	6793	6937	7448	8061	8626	9245	9941	10476	11006	12336	13019	14099	14764	15828	15897	16314	17217	17729

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Clarksons Research, 2018
(a) Estimation
(b) Projection

Un ratio carnet/flotte existante redevenant raisonnable
(% fin d'année à ce jour)

Le carnet de commandes mondial en navires de commerce diminue largement depuis la crise financière de 2008, et ce d'autant plus rapporté à la flotte déjà existante. Cependant, après la crise de 2008, la surcapacité de la flotte mondiale était à un niveau tel qu'elle ne s'est résorbée que progressivement, comme le montre le ratio carnet de commandes/flotte existante.

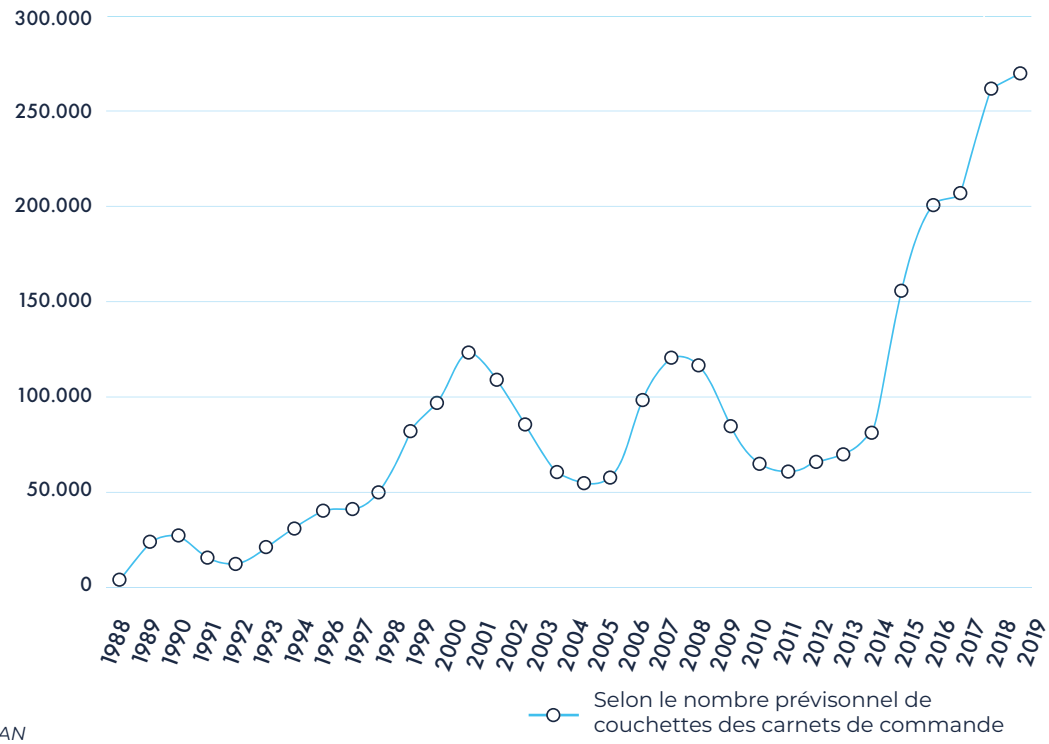


Source : Clarksons

Ainsi, en 2008, ce ratio atteignait les 50% ; il n'est plus que de 9% environ aujourd'hui. La diminution de ce ratio était un moyen d'assainir les surcapacités du transport maritime, avant la crise du Covid-19.

Croissance de l'industrie de la croisière depuis 1998

Le marché mondial de la croisière est en expansion continue depuis plus de 30 ans, et a été porté aussi ces dernières années par l'émergence de nouvelles classes moyennes, notamment en Asie. La croissance constante du carnet de commandes des paquebots a été marquée seulement par deux baisses en 2001 et 2008. Ces diminutions restent relativement moins marquées que pour les autres types de navires de la flotte mondiale.

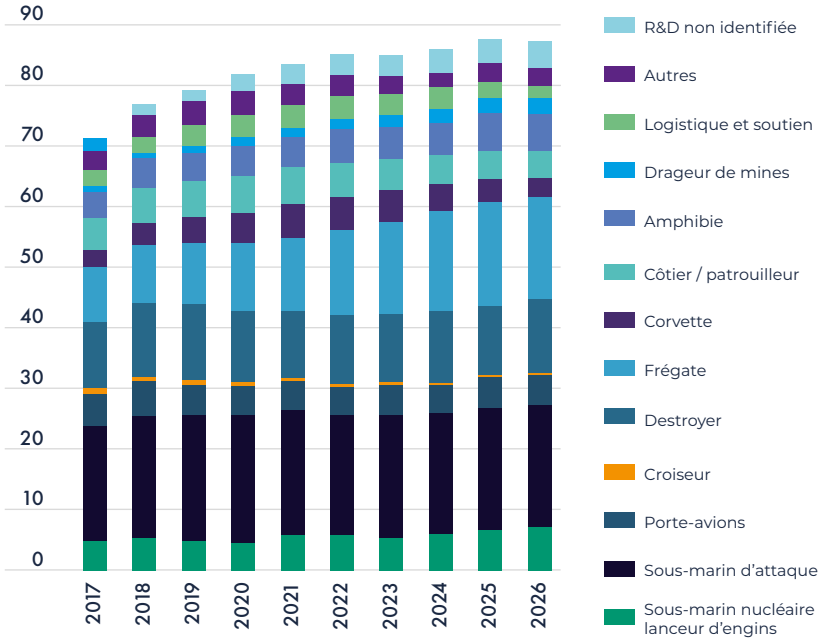


Source : GICAN

Marché des navires militaires

Le marché naval de défense mondial est en croissance depuis une dizaine d'années, et cette tendance devrait se confirmer pour l'ensemble des segments. Le marché des frégates, sur lequel l'offre française fait référence de par le monde, restera particulièrement porteur dans les prochaines années.

En millions de dollars



Chiffres clés

3,6%
Taux de croissance annuel sur 5 ans

824 milliards $
Marché 2017-2026

>2 500
Unités - 30 mètres acquis/améliorés

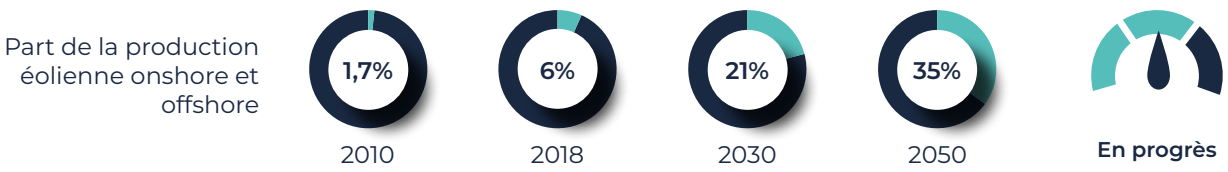
Source : IHS MARKIT 2018

Focus EMR

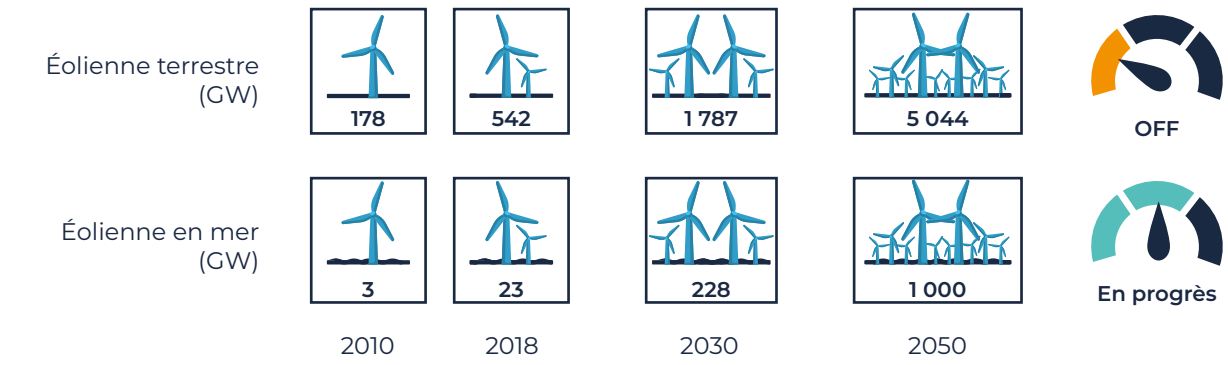
L'éolien offshore, première des énergies marines renouvelables ayant atteint le stade commercial, croît à un rythme plus rapide que l'éolien terrestre.

L'éolien offshore s'est implanté jusqu'à présent surtout en Europe, mais d'autres pays connaissent à présent une forte croissance, Chine et USA notamment. En France, les premiers champs commerciaux arrivent à l'étape de la construction en éolien posé, et l'éolien flottant arrive avec des premières fermes pilotes.

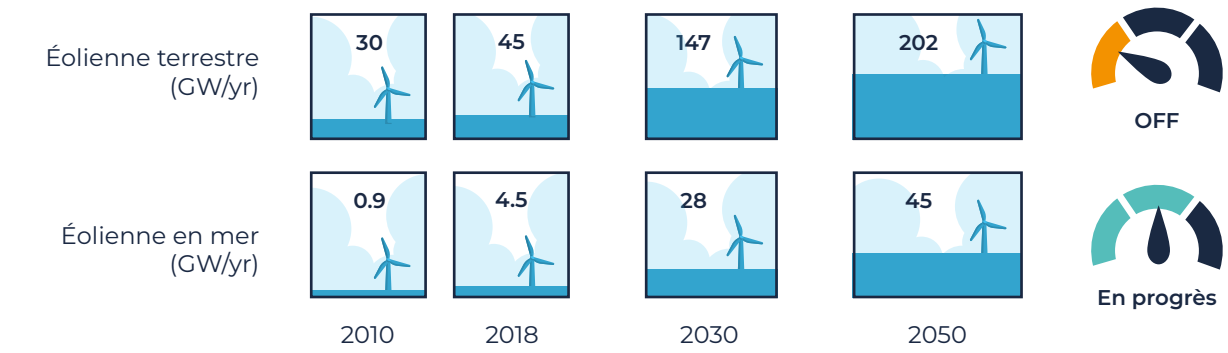
Énergie éolienne dans le mix énergétique total



Puissance installée totale



Puissance installée totale

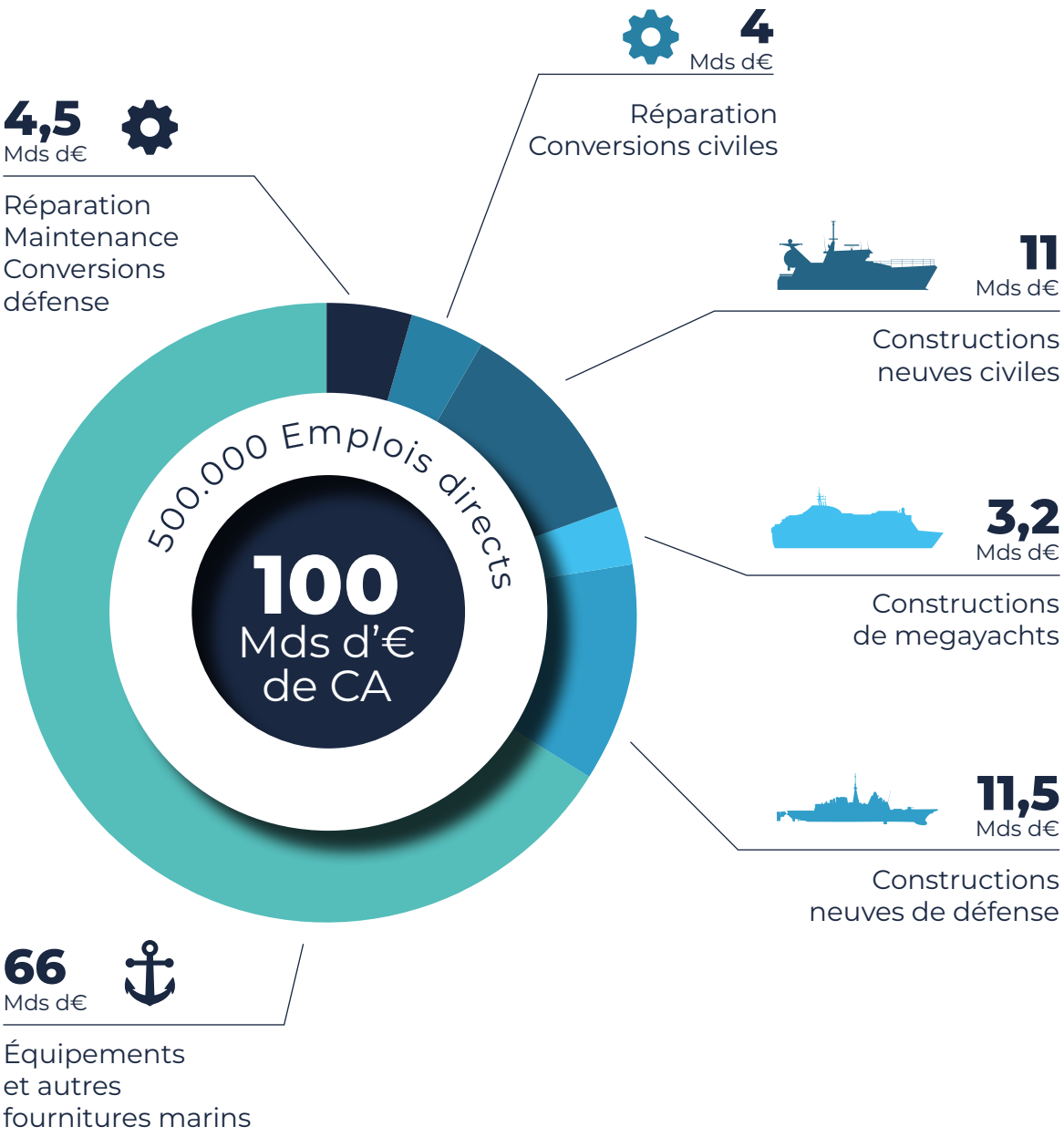


Source : IRENA 2019 «Future of Wind»

Un savoir-faire européen porté, entre autres, par l'industrie navale française

La construction navale européenne : un concentré de savoir-faire et un leader mondial

Les industries maritimes européennes continuent de jouer un rôle économique de premier plan à l'échelle mondiale, avec plus de 100 milliards d'euros de chiffre d'affaires cumulés, et 500 000 emplois directs sur l'ensemble du continent, dont au moins un tiers dans les chantiers navals. L'Europe conserve sa pleine capacité sur l'ensemble de la chaîne de valeur.



Source : GICAN & SEAEUROPE

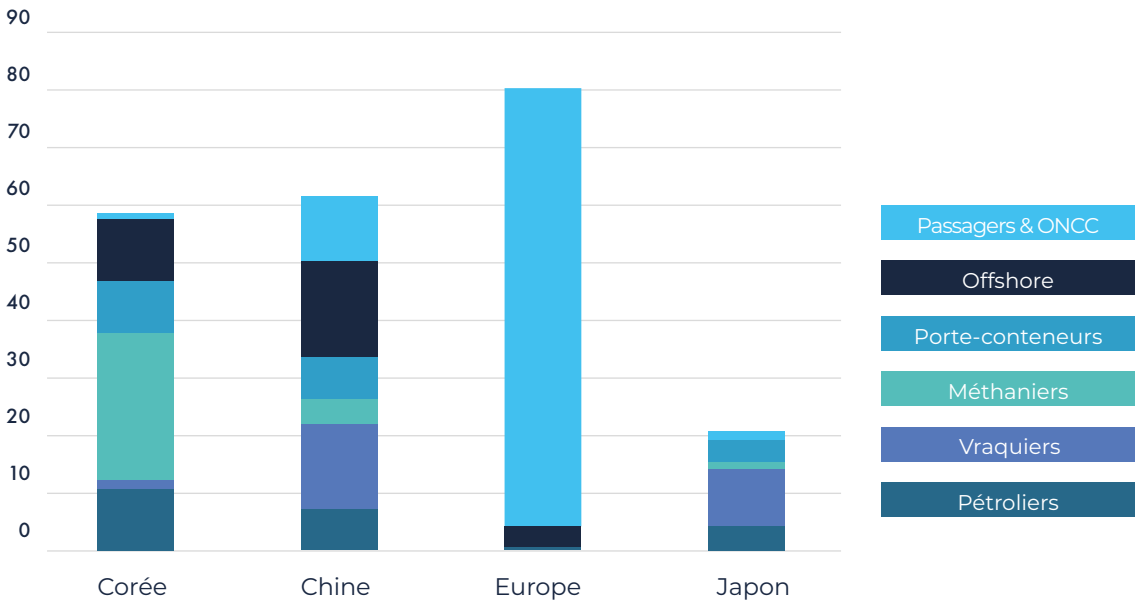
Les parts du marché des grands paquebots, selon les chantiers

Les Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire confortent leur position d'acteur leader de la construction de croisière, et sont parmi les trois acteurs majeurs du secteur, tous européens.

Source : GICAN, à partir de cruiseindustrynews.com, au 11 mars 2020, navires de plus de 350 millions de dollars

Carnet de commandes mondiales civiles à fin décembre 2019 (en milliards $)

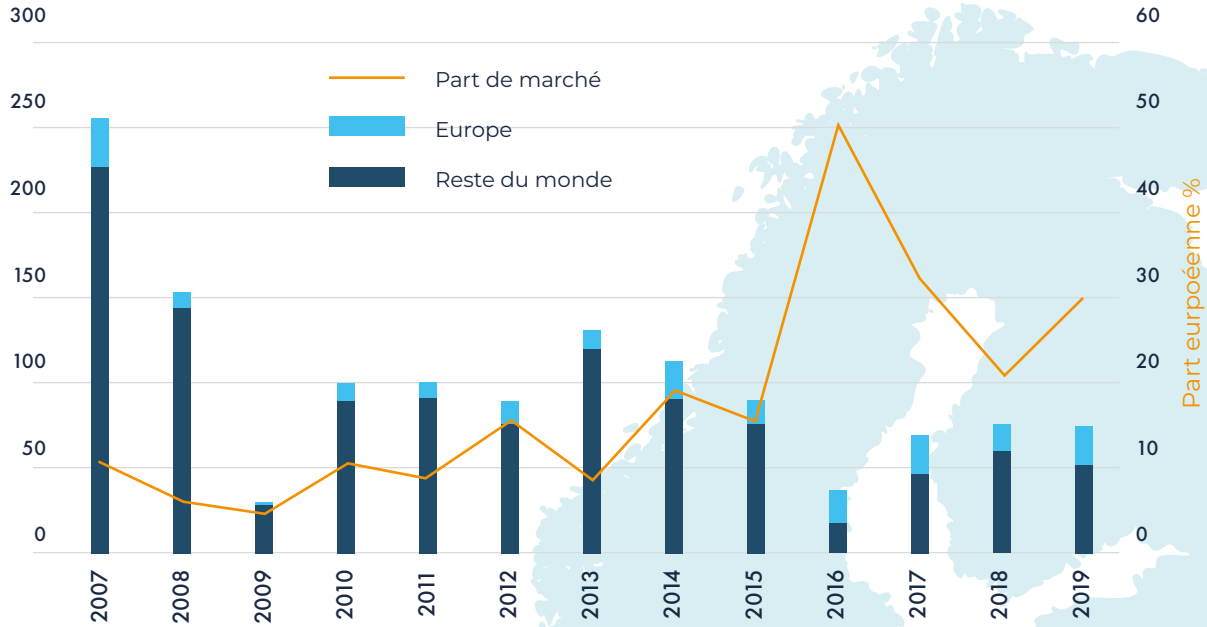
Par la valeur de son carnet de commandes, l'Europe a pris la première place mondiale depuis maintenant deux ans, devant la Chine et la Corée du Sud. Cette tendance est en premier lieu liée à l'augmentation forte des commandes de paquebots, qui constituent désormais la première spécialité de l'Europe.



Source : Clarksons

Parts de marché européennes
(Valeur des nouvelles commandes en milliards de $)

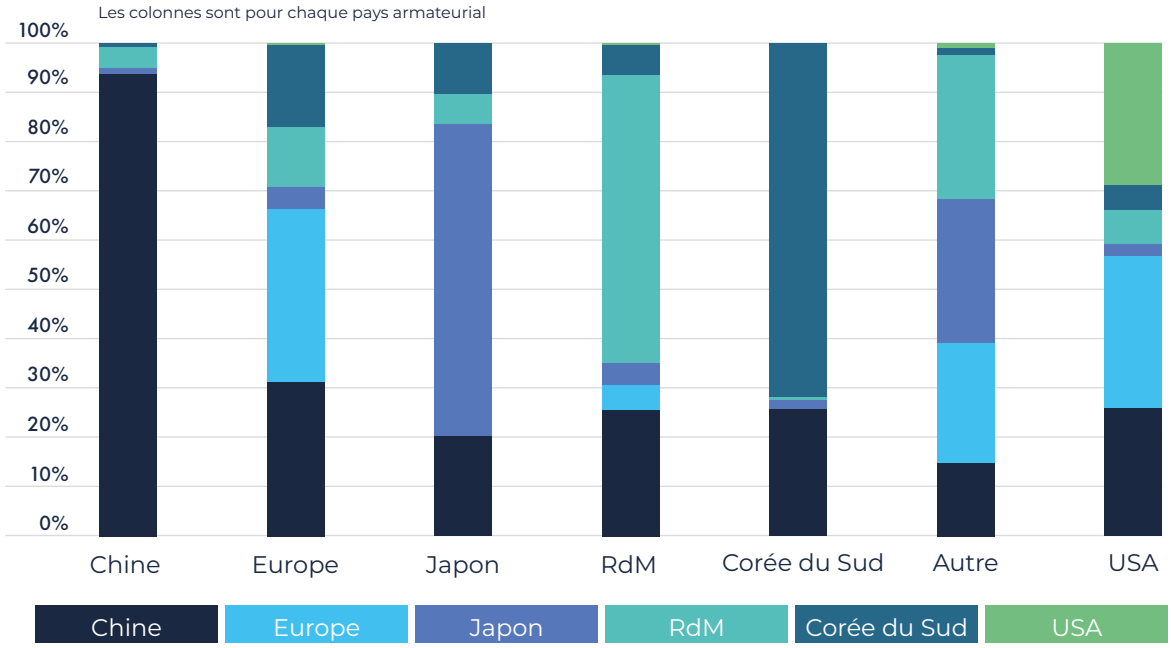
Après avoir largement diminué leur activité après 2008, comme le reste du monde, les chantiers navals européens connaissaient depuis 2015 une forte reprise des commandes.



Source : Clarksons

Les acteurs mondiaux

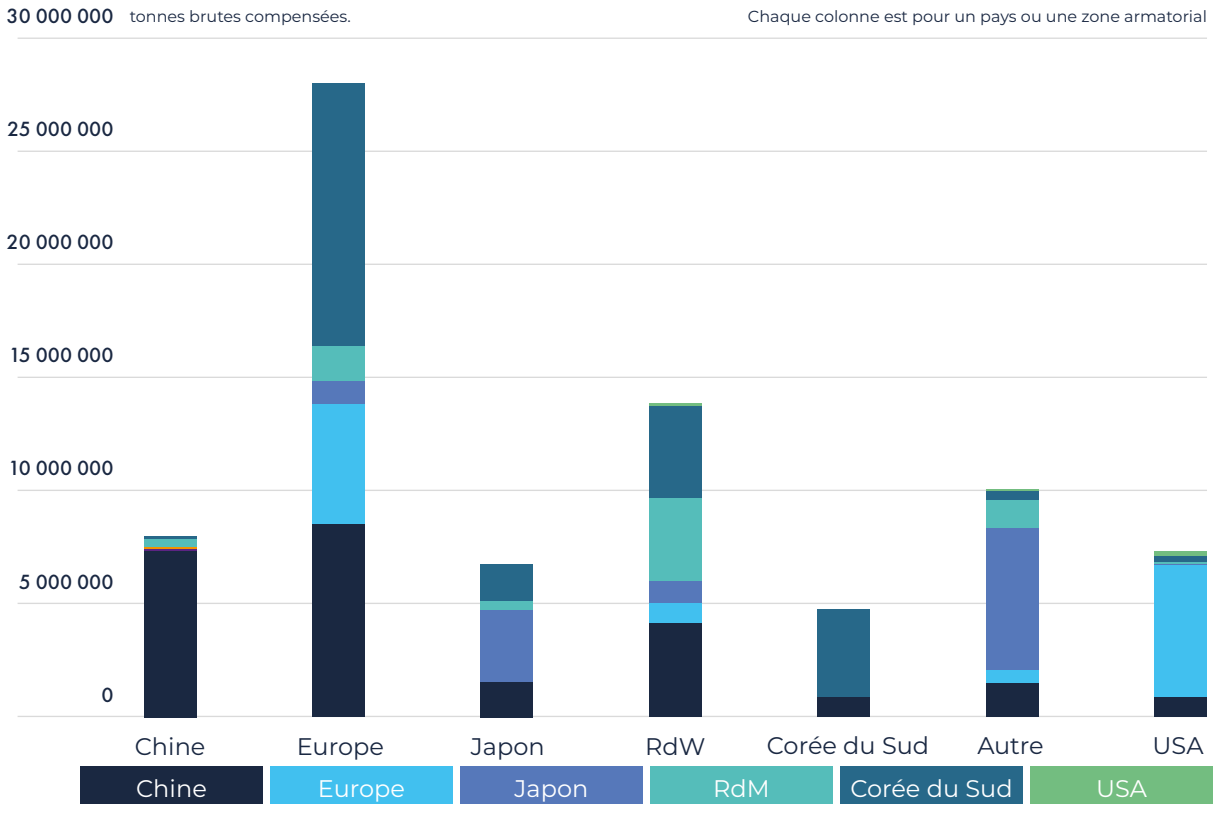
Nombre de navires par armateur et zones de construction neuve



Source : SEAEurope, basé sur IHS-Fairplay

Carnet de commandes par armateur et zones de construction

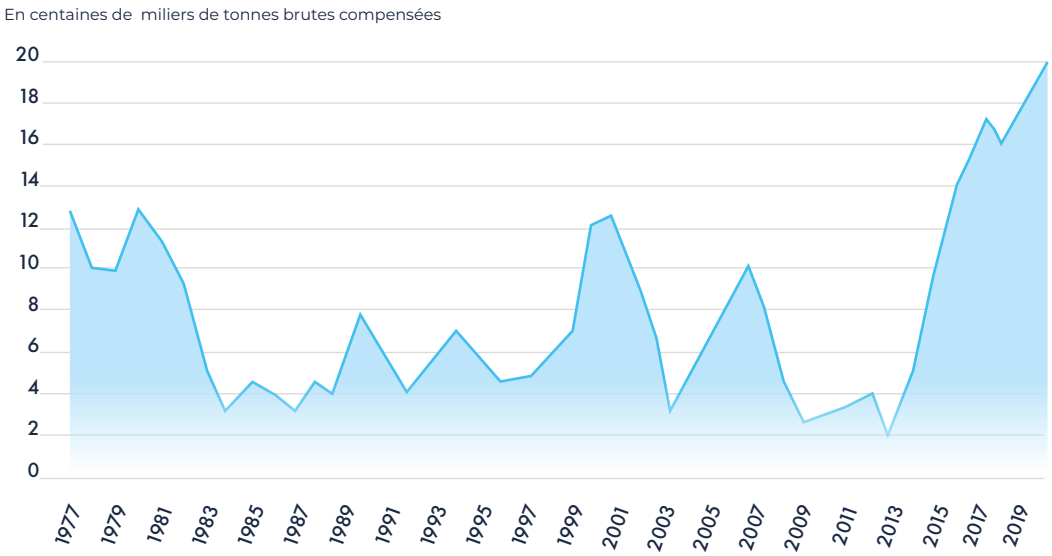
L'Europe reste la seule zone géographique pour laquelle les armateurs locaux passent l'essentiel de leurs commandes sur d'autres continents, notamment en Asie. Les autres zones géographiques connaissent, pour leur part, une forte demande locale portée par leurs armateurs nationaux et voisins immédiats. C'est donc malgré ce handicap que la navale européenne, et française en particulier, maintient ses positions !



Source : SeaEurope, basé sur IHS-Fairplay

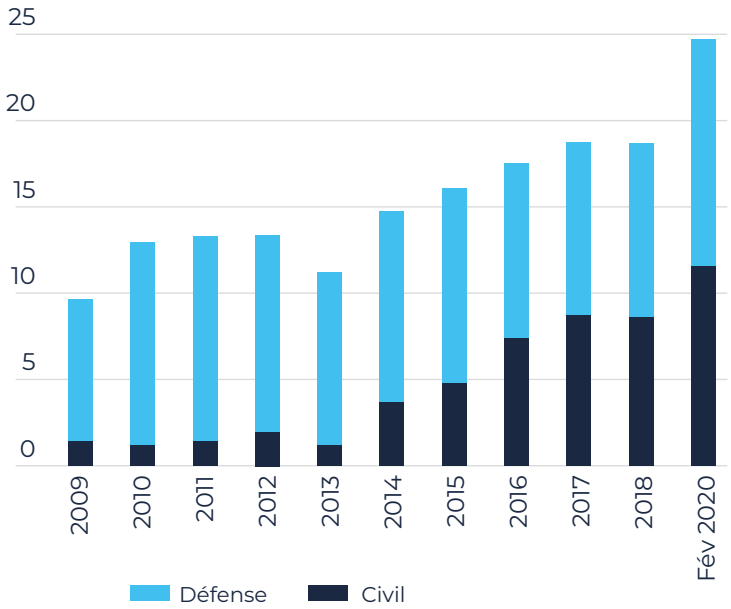
Carnet de commandes civiles depuis 1977 en France

Le carnet de commandes civiles français est, en 2019, au plus haut depuis 40 ans : la France représente actuellement 2,5% du carnet mondial civil en tonnes brutes compensées, et 5% en valeur. La spécialisation de l'offre française sur les navires à haute valeur ajoutée explique cette place.



Source : GICAN

Carnet de commandes en constructions neuves des chantiers navals en France en milliards d'euros



NOS ADHÉRENTS AU 24/07/2020

ACEBI
ADAM ASSURANCES
ADES TECHNOLOGIES
ADEXFLOW INTERNATIONAL
ADVANCED AERODYNAMIC VESSELS (A2V)
AEROFLEX
AFBE (ASSOCIATION FRANÇAISE POUR LE BATEAU ELECTRIQUE)
AGENCE SHIP-ST
AGIR
AGUERIS
AIR LIQUIDE ADVANCED TECHNOLOGIES
AIRBUS DEFENCE & SPACE
AIRBUS HELICOPTERS
AIRSEAS
ALFA LAVAL MOATTI
ALSEAMAR - GROUPE ALCEN
ALTELIOS TECHNOLOGY
AMERIS GROUP
AMPHENOL AIR LB
AQUA LUNG - LA SPIROTECHNIQUE
ATHANOR ENGINEERING
ATOS
AUBERT & DUVAL
AVON COMMUNICATIONS
BARILLEC
BESSÉ
BIO-UV
BOUYER
BOWEN-ERTE
BRETAGNE POLE NAVAL (BPN)
BUREAU VERITAS
CEGELEC DÉFENSE ET NAVAL SUD-EST
CETIM
CHANTIER BRETAGNE SUD
CHANTIER NAVAL COUACH (CNC)
CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE (CNDM)
CHANTIERS DE LA HAUTE SEINE (CEMEX)
CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE
CHELTON ANTENNAS
CMR FRANCE SAS
CNIM
CNN MCO
CONSTRUCTIONS MECANIQUES DE NORMANDIE (CMN)
COREME
COYARD SAS
CRAIN (CENTRE DE RECHERCHE POUR L'ARCHITECTURE ET L'INDUSTRIE NAUTIQUES)
CREPIM
CS SYSTÈMES D'INFORMATION
CT ARCO
DAHER
DAMEN SHIPREPAIR BREST
DAMEN SHIPREPAIR DUNKERQUE
DASSAULT SYSTEMES - 3DS
DCI - NAVFCO
DEF MARINE
DIADES MARINE
DIGINEXT
DRONE VOLT
EASY SKILL
EATON INDUSTRIES FRANCE
ECA GROUP
EDEN
EFINOR
EIFFAGE ENERGIE SYSTEMES - CLEMESSY SERVICES MARINE
EN MOTEURS
ENDEL ENGIE
ENGIE AXIMA
ENSTA PARISTECH
ESTERLINE AVIONICS & CONTROLS
EURENCO (GROUPE SNPE)
EUROSAM
EUROTORP (G.E.I.E)
EVOLEN
EXID CONCEPT & DÉVELOPPEMENT
EXPLEO GROUP
EXPORT TRADING SERVICES (ETS)
FACTEM
FAPMO
FCE
FIVA (GROUPE FIVA)
FLEX FUEL ENERGY DEVELOPMENT
FOURE LAGADEC
FRANCE HELICES
FRW CAROBRONZE
GAZTRANSPORT & TECHNIGAZ (GTT)
GCA SUPPLY
GEIM
GEOMATYS
GESTAL
GROUPE AMETRA
GROUPE LGM
GROUPE NAVTIS
HGH SYSTEMES INFRAROUGES
HOWDEN SOLYVENT-VENTEC
HUTCHINSON
I.N.P.P. (INSTITUT NATIONAL DE PLONGÉE

PROFESSIONNELLE)
INGELIANCE
INNEACT
INPOLE NAVAL INDUSTRIE
ISD
ISSARTEL - GROUPE MINERVA
IXBLUE
JEUMONT ELECTRIC (GROUPE ALTAWEST)
JLMD ECOLOGIC GROUP
JOHNSON CONTROLS INDUSTRIES
KENTA
KERSHIP
LACROIX
LATTY GROUPE
LHERITIER
MAN ENERGY SOLUTIONS FRANCE
MARINELEC TECHNOLOGIES
MAURIC
MAXSEA INTERNATIONAL
MBDA
MEUNIER INDUSTRIES
MOBILIS
MOTEURS BAUDOUIN
MOTEURS LEROY SOMER
MTU FRANCE
MUSTHANE
NAVAL GROUP
NAVIRIS FRANCE
NEOPOLIA
NEREIDES
NEXEYA
NEXTER
NORMANDIE AEROESPACE
NORMANDIE MARITIME
OCEA S.A.
OCEAN-NET
ODAS
OROLIA
PAUMIER MARINE
PEINTA
PIRIOU
PLANITEC
PÔLE EMC2
PÔLE MER BRETAGNE ATLANTIQUE (PMBA)
PÔLE MER MÉDITERRANÉE (PMM)
PREDICT
PRESCOM
PRINCIPIA
PROBENT
PROLARGE
PRYSMIAN CABLES ET SYSTEMES FRANCE
RAIDCO MARINE INTERNATIONAL
REEL INTERNATIONAL
RELLUMIX
ROXEL
RTSYS
SAFRAN ELECTRONICS & DEFENSE
SAFT SA
SBS INTERACTIVE
SCHNEIDER ELECTRIC
SCHOTTEL
SCIOTEQ
SEAIR
SEAOWL TECHNOLOGY SOLUTIONS
SEGULA TECHNOLOGIES
SIACI SAINT HONORE
SILLINGER
SIREHNA
SIREN CORP
SNEF (GROUPE)
SOCARENAM
SOCITEC
SOCOMEC
SOFRESID
SONOVISION
SOPEMEA
SOPHIA ENGINEERING
SOURIAU
SPHEREA
STREAMWIDE
STUDIA
SYNDICAT DES ENERGIES RENOUVELABLES (SER)
TECHNICATOME
THALES
THEMYS
UFAST
UNSEENLABS
VAHANIAN MARINE INDUSTRIE
VENTURA ASSOCIATES FRANCE
VIDELIO-HMS
VOITH TURBO FRANCE
WÄRTSILÄ FRANCE
ZODIAC MILPRO INTERNATIONAL

Conception & réalisation

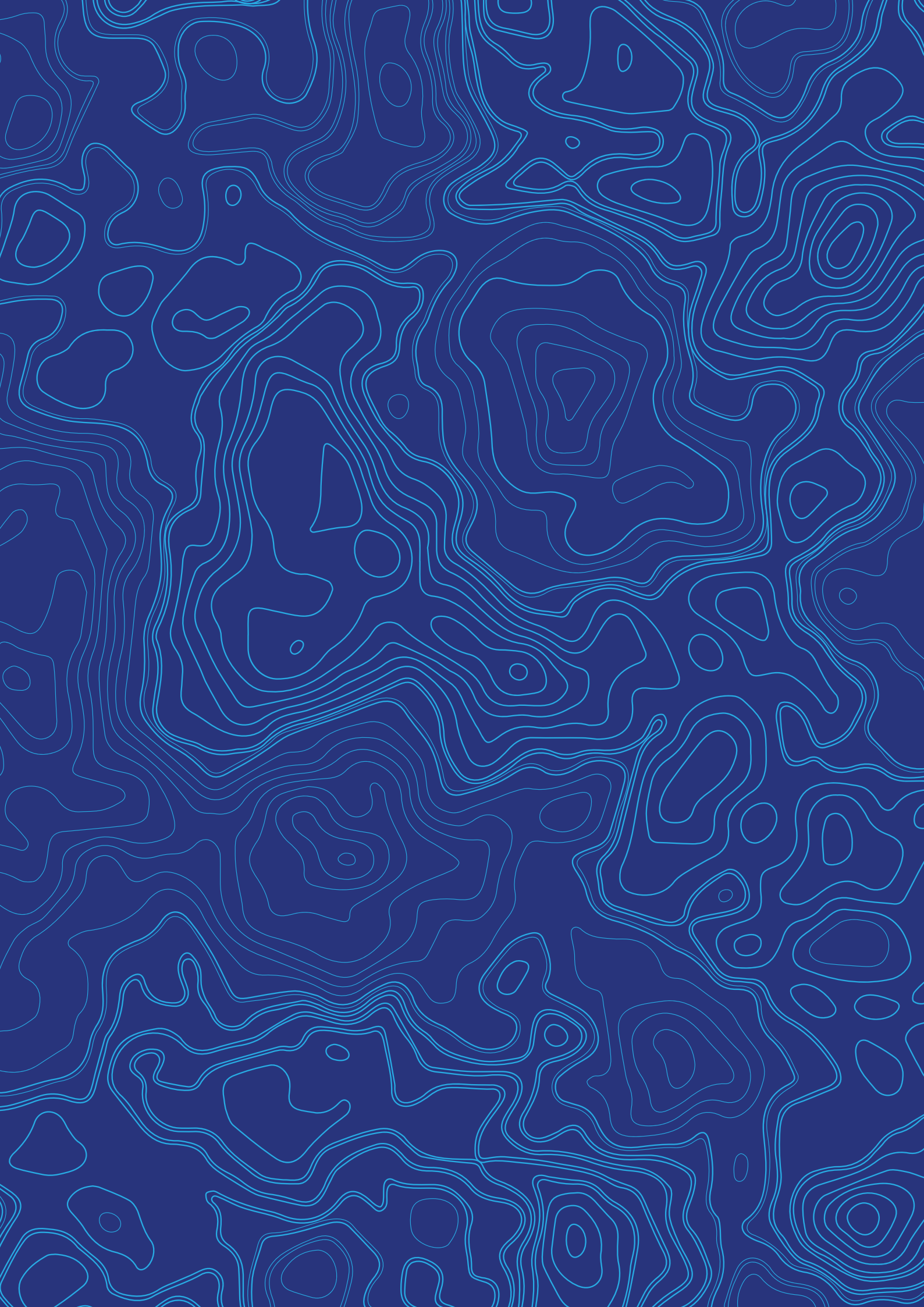
Design graphique, maquette & illustrations : Agence Opteam Interactive · Le Havre
Rédaction : Equipe Gican
Typographies : Montserrat, Futura
Impression : Compédit Beauregard · La Ferté-Macé
Document en date du 27/07/2020

informations juridiques

Conformément à la loi n° 57 298 du 11 mars 1957, la propriété intellectuelle des bases de données appartient exclusivement à l'éditeur. Il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage, de réutiliser ou extraire pour des fins non privées la totalité ou partie quantitativement ou qualitativement substantielle de son contenu sans autorisation de l'éditeur. Toute commercialisation ou communication à des tiers, même à titre gratuit, de la totalité ou partie de ce rapport est interdite. Ce rapport a été réalisé au moyen de renseignements obtenus avant le 27 juillet 2020. L'éditeur ne peut être tenu pour responsable des modifications intervenues depuis cette date, ni des erreurs ou omissions qui auraient pu se glisser lors de son établissement.

Crédits photo

© GICAN / © Gilles Martin-Raget / © iStockphoto
© Shutterstock



L’industrie navale française en mouvement

Groupement des Industries
de Construction et Activités Navales

10 Rue Treilhard - 75008 PARIS
Standard +33 (0)1 56 59 15 15
contact@gican.asso.fr | www.gican.asso.fr